A LA LOUPE : RENAULT 1 000 KG p. 50

DIGUE "PASSE-PARTOUT"

GAZOLINE

VIVRE A… …CIENNE

GAZOLINE
Mensuel - Volume 25 - Numéro 269 - Août-Septembre 2019 - 4,90 € - ISSN 1262-4357

29 PAGES TECHNIQUES

LANCIA FULVIA COUPÉ p. 94
Remontage du train arrière [3]

FIAT 500 p. 102
Préparation des pièces moteur [2]

RESTAURATION
Ford Model A Boulangère p. 110
Peugeot 504 GL [2] p. 114

FICHES PRATIQUES p. 123
Remplacer un pare-brise [1]

SPÉCIAL ÉTÉ 164 PAGES

22 PAGES DE PETITES ANNONCES

CITROËN 2 CV SPOT

ESSAIS p. 42

FORD MODEL T TOURING

p. 34 RENAULT 18 TURBO

p. 26 MERCEDES-BENZ 240 TD

RENAULT 4 FOURGONNETTE

CITROËN ACADIANE

5 FOURGONNETTES pour tous les jours

p. 66

PEUGEOT 205 F

FIAT FIORINO

SIMCA 1100 VF2/VF3

+ 26 AOÛT 1970 : JOUR J POUR LE G ■ GARAGES DE FRANCE : SAINT-MATHIEU : LE GARAGE TOMBELAINE ■ ITINÉRAIRE BIS : LES PYRÉNÉES-ATLANTIQUES ■ PORTRAIT : JEAN-DANIEL BRISEBOIS ■ URBAN TRIP : UN TAXI POUR SOFIA [BULGARIE] ■ AUTOUR DU MONDE : MONGOLIE

CITROËN 2 CV SPOT • FORD T • R18 TURBO • MERCEDES 240 TD • 5 FOURGONNETTES POUR TOUS LES JOURS

www.gazoline.net
M 05076 - 269 - F: 4,90 € - RD
France - Andorre : 4,90 € • Belgique - Luxembourg : 5,70 € • Suisse : 8,80 FS • Autriche : 7 € • Italie - Espagne - Portugal - Grèce - Roumanie : 6,70 € • Nouvelle-Calédonie - Polynésie : 940 XPF • Guadeloupe - Martinique - La Réunion - Guyane : 5,90 € • Mayotte : 7,20 € • Maroc : 70 DH

catawiki

Des voitures de collection uniques sélectionnées par nos Experts

Découvrez plus de 150 voitures de collection et youngtimers chaque semaine, soigneusement sélectionnées par nos Experts passionnés.

Téléchargez l'appli Catawiki et trouvez des objets qui vous inspirent quand vous le voulez, où que vous soyez.

Télécharger dans l'App Store

DISPONIBLE SUR Google Play

catawiki.fr

GAZOLINE

VOLUME 25 - NUMÉRO 269
Date de parution
23 juillet 2019

ADMINISTRATION
Gazoline est édité par HB Publications (Société du Groupe de Presse Michel Hommell), SARL au capital de 56.000 €
Siège social
Les Ecluses, 28 quai Gallieni, 92150 Suresnes
RCS Nanterre 479348468
Principaux actionnaires
Michel Hommell, SMA
Président Directeur Général
Michel Hommell
Directeur Général adjoint
Jean-Claude Lebon
Directeur de la publication
Michel Hommell

RÉDACTION
Les Ecluses, 28 quai Gallieni, 92150 Suresnes - T. 01.84.02.99.00
Internet : www.gazoline.net
e-mail : ecrire@gazoline.net
Comité de rédaction : Michel Hommell, Jean-Jacques Dupuis, Jean-Louis Loubet
Rédacteur en chef : Stéphane Guitard
Maquette : Olivier Mincheneau (1er rédacteur graphiste)
Secrétariat de rédaction
Céline Mangin (1re secrétaire de rédaction) et StéphaneTudela (agenda et clubs)
Conseiller technique : Philippe Sauvat
Ont collaboré à ce numéro :
Hugues Chaussin, Jean-Luc Delvaux, Rodolphe Goupil, Stéphane Guillou, Gaëtan Lamarque, Jean-Louis Loubet, Didier Menu, Jean-Marc Navarro, Dominique Pascal, François Roussel, Bernard Vermeylen et Marco Visani
Informatique éditoriale
DSI : Christophe Denis assisté de Francine Barrillet
Directeur technique adjoint
Dominique Leblay
Responsable des développements informatiques : Patrick Surbled
Support technique : Cédric Liénhardt
Responsable pôle digital
Hélène Regnaud
Chef de projet web
Sabine Gros-Lafaige
Responsable petites annonces
M-B Pinheiro - T. 01.84.02.98.82
Responsable promotion et partenariats
Karine Leade - kleade@hommell.com
T. 01.84.02.98.85

PUBLICITÉ
Darius Média
7 rue Saint-Eloi, 49300 Cholet
T. 06.22.04.17.83
Directeur de la publicité
Morgan Fonteneau
morgan@dariusmedia.fr

ABONNEMENTS VPC
T. 01.45.36.20.22
Directrice marketing clients
Sabine Aguera
Responsable marketing direct
Carène Petit - T. 01.84.02.98.80

Distribution Presstalis
Responsable ventes
Alexandre Campi - T. 01.84.02.99.17 assisté de Nicolas Mayolle T. 01.84.02.99.18
Pour les diffuseurs belges
Tondeur Diffusion
9 av. Van Kalken, 1070 Bruxelles
T. 02.555.02.21 / press@tondeur.be

Fabrication : Loïc Rossigneux
Impression : NEWSPRINT, 1 bd d'Italie, 77127 Lieusaint.
Dépôt légal à parution.
Commission paritaire N° 1221 K 86469. ISSN 1262-4357

La rédaction n'est pas responsable de la perte ou de la détérioration des textes ou photos qui lui sont adressés pour appréciation. La reproduction, même partielle, de tout ou partie du matériel publié dans le magazine est interdite.

Crédits photos couverture : Hugues Chaussin, Isola Press, Gaëtan Lamarque, Guillaume Vachey/ Wikimedia Commons et constructeurs.

SOMMAIRE *Gazoline n° 269*

CITROËN 2 CV SPOT

p. 18

LE BULLETIN D'ABONNEMENT EST EN PAGE 127

p. 34

RENAULT 18 TURBO

Courrier des lecteurs.....6
Gazoline en voyage.....10

ACTUALITES
26 août 1970 : jour J pour le G.....12

HISTOIRE
Garages de France : Saint-Mathieu : le Garage Tombelaine 14

REDECOUVERTE
Citroën 2 CV Spot : plaisir illimité.....18
Renault 18 Turbo : papa va doubler !..... 34

BREAK
Mercedes-Benz 240 TD : du volume et de la classe.....26

VINTAGE
Ford Model T Touring : le rêve américain 42

A LA LOUPE
Renault 1000 kg 1953 Digue "Passe-Partout" : l'aventurier passe-partout....50

ITINERAIRE BIS
Les Pyrénées-Atlantiques : entre Pays basque et Béarn... 58

COUPS DE CŒUR
5 fourgonnettes pour tous les jours..... 66
Citroën Acadiane : joli petit hybride..... 68
Fiat Fiorino : la boîte à pizza.....70
Peugeot 205 F : le volume en plus.....72
Renault 4 Fourgonnette : roulez avec La Poste 74
Simca 1100 VF2/VF3 : pour livraisons express.....76

PORTRAIT
Jean-Daniel Brisebois : de l'art aux automobiles racées...78

URBAN TRIP
Bulgarie : un taxi pour Sofia.....82

AUTOUR DU MONDE
Mongolie : sur la route de la soie 86

RESTAURATION
Lancia Fulvia Coupé Rallye 1.3 S [20] : remontage du train AR [3]... 94
Moteur-boîte Fiat 500 [19] : préparation des pièces moteur [2].....102
Ford Model A Boulangère 1929 : de Rilhac à Lohéac 110
Peugeot 504 GL 2 Litres 1978 : La voiture de mon enfance [2] 114

TECHNIQUE
Bonnes adresses, nouveautés et refabrications.....118

FICHES PRATIQUES
196. Remplacer un pare-brise [1]..... 123

AGENDA
A partir du 27 juillet..... 128

PETITES ANNONCES
Annonces classées 136
Carnet d'adresses..... 138

MINIATURES
Les nouveautés du mois.... 158

GAZAFOND
Question de génération(s) ...162

PROCHAIN NUMERO DE GAZOLINE EN KIOSQUE LE 24 SEPTEMBRE

ESSAIS

p. 42

FORD MODEL T TOURING

p. 26

MERCEDES-BENZ 240 TD

Suivez toute l'actu de Gazoline sur

PRATIQUE Pour mobile et tablette **l'Appli**
Articles, petites annonces, agenda... Retrouvez tout pour votre ancienne
www.gazoline.net

Géolocalisez le marchand de journaux qui vend Gazoline là où vous êtes !

Thermomètre au Laser.
Numérique par mesure infrarouge avec une pointe laser intégrée. Domaine de mesure -20 jusqu'à 520°C ou réglable de -4 à 968°F. Dans le dépannage une aide irremplaçable: Est-ce que le cylindre tourne correctement, la température du collecteur est-elle la même partout? Les roulements sont-ils chauds ou le frein est-il peut-être bloqué? La température à gauche est-elle égale à celle et à droite? La température de l'eau est-elle correcte lors d l'ouverture du thermostat? Et le système de climatisation? Il y a de nombreux problèmes lorsqu'un thermomètre fait avancer le diagnostic.
306497 **49 €**

Austin Healey
Range Rover
Land Rover
Triumph
Jaguar
Mini
MG

par exemple:
Austin Healey BN4 à BJ8
sans chauffage: jeu de 2
205398 **150 €**
avec chauffage : jeu de 4
205396 **198 €**

Tuyaux de refroidissement : Kevlar-renforcé ou en silicone
Un mélange classique de réfrigérants et de caoutchoucs, armé d'une Fibre synthétique de haute technologie résistante à la rupture. Ou une gomme de silicon: élastique, résistante aux contraintes et effort et aux hautes températures, même à la pression et à la longévité. Aucune friabilité !

Ruban adhésif
Fabriqué en silicone résistant à l'eau, noir, largeur: 25 mm, longueur: 3 m env. Convient parfaitement pour isoler les câbles, étancher les flexibles de radiateur et autres raccords. Le ruban peut être allongé jusqu'à 3 fois sa longueur et il se "soude" par lui-même.
347159 **6 €**

Le réfrigérateur de style coffre à outils

Garage, atelier, bureau, cabinet:
Le réfrigérateur de style coffre à outils exclusif ne sert pas seulement aux outils, mais sert aussi á réfrigérer les boissons à proximité. Avec ce chariot d'atelier vous ne devez plus avoir de bière tiède, pas de soif au travail et pas de va et vient inutile.

Capacité de 50 litres, hauteur de 81 cm, réfrigération jusqu'à 0°, consommation d'énergie : seulement 0,58 kWh/24h, poids 35 kg.

rouge	476597	**385 €**
noir	476598	**385 €**
bleu (avec radio)	510123	**399 €**

Limora ventilateur – Réversible avec pales de haute performance
Ventilateur aspirant ET refoulant. Tout simplement inverser la polarité!
- 15 diamètres différents
- 12 ou bien 6 Volt
- en stock
- pale en forme parabolique
- optimatisation aérodynamique
- Flux d'air augmenté pour la même consommation d'électricité

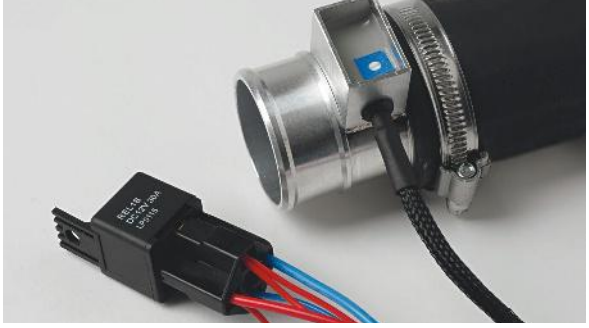
Moins cher grâce aux achats en gros et à la production interne !
Chaque ventilateur coute **74 €**
Limora.com/Limora-Ventilateur

Cadre du radiateur
Augmente l'efficacité de l'aile du ventilateur étant donné que l'air circule dans le radiateur et pas à côté. Le montage se fait entre le radiateur et le ventilateur. C'est vraiment un avantage d'avoir un refroidissement efficace particulièrement lors de bouchons les jours de fortes chaleurs.

MGA	337827	**79 €**
MGB	337828	**95 €**

Additif pour le refroidissement

Chimie super intelligente
Il permet de limiter la formation de bulles de vapeur isolantes entre les parties métalliques du moteur et le liquide de refroidissement. La température peut ainsi diminuer. Bidon de 355ml destiné à traiter 20 litres environ. Water Wetter est soluble avec tous les additifs.
Pour les moteurs à essence
303509 **15,90 €**
Pour les moteurs diesel
342352 **20 €**



Interrupteur témoin de thermostat
avec électronique et faisceau, colliers de serrage, colliers de câble et relais prêt au montage. Réglable avec un potentiomètre. Permet de l'implanter facilement dans une durite de radiateur. Pour tous les véhicules de 12 V, à 6 V, un relais est interposé.

Véhicules de masse **négative**			Véhicules de masse **positive**		
Diamètre des tuyaux			Diamètre des tuyaux		
25 mm	336472	**109 €**	25 mm	508362	**169 €**
28 mm	329645	**129 €**	28 mm	508363	**179 €**
32 mm	336473	**135 €**	32 mm	508364	**185 €**
35 mm	336474	**139 €**	35 mm	508365	**189 €**
38 mm	325029	**149 €**	38 mm	508366	**195 €**
45 mm	336475	**155 €**	45 mm	508367	**199 €**

Doubrella Cabrio-Parapluie (et parasol)
Avec un diamètre de 1,60 m et offre suffisamment de place pour **deux**. Celui qui connaît la difficulté d'avoir une bonne conversation sous deux parapluies, va l'adorer.
455741 **39 €**

Evans

Réfrigérant sans eau
- point d'ébullition supérieur à 180°C
- jusqu'à 75% moins de pression dans le système de refroidissement
- réduit la charge des Tuyaux et des joints d'étanchéité
- réduit l'érosion par cavitation de 75 %
- non toxique et biologique dégradable
- utilisé depuis plus de 20 ans par les équipes de cours ainsi dans les voitures de collection, camions, machines de construction, engins de chantier et les avions.
- Pas besoin d'échange pendant toute la durée de vie de moteur : jusqu'à 20 ans; ou bien 1 million de kilomètres
- résistance au gel jusqu'à -40°C.

Les variétés suivantes sont disponibles pour pour les différents usages:
Vintage Cool 180°
Pour les véhicules classiques **jusqu'à environ 1945** avec des moteurs en fonte et des composants en cuivre, laiton ou aluminium (pas pour les moteurs avecrefroidissement par thermosiphon)
Classic Cool 180°
Pour les véhicules classiques à partir de 1945 équipés de moteurs en fonte (fonte à graphite sphéroïdal) et pièces en laiton ou en aluminium
Auto Cool 180°
Pour les youngtimer et les véhicules de production modernes
Power Cool 180°
Pour les plus hautes exigences dans le sport automobile
Prep Fluid
Pour le nettoyage préparatoire du système de refroidissement

Réfrigérant (toutes les variétés)

Bidon de 2 litres	**36 €**
Bidon de 5 litres	**79 €**

Prep Fluid

Bidon de 2 litres	**19 €**
Bidon de 5 litre	**48 €**

Ruban isolant pour collecteur et échappement

1. Ruban thermique en graphite avec pigment de couleur en blanc breveté et résistant à la chaleur en blanc. Résistant à la chaleur jusqu'à 1000° C
2. Tissus en fibres minérales, noir jusqu'à env. 650°C chaleur directe et jusqu'à 1090°C chaleur rayonnante, en permanence jusqu'à 520°C
3. Fibres de titane d'aspect fibre de carbone de haute technologie à partir de pierres de lave pulvérisées jusqu'à env. 980°C en chaleur directe et jusqu'à 1370°C en chaleur rayonnante, en permanence à 650°C.

		Largeur	Longueur	Ref.no.	Prix
1		25 mm	4,5 m	478981	**15€**
		50 mm	4,5 m	478983	**28€**
		25 mm	15 m	478985	**69€**
		50 mm	15 m	478987	**99€**
2		25 mm	4,5 m	478982	**15€**
		50 mm	4,5 m	478984	**28€**
		25 mm	15 m	478986	**69€**
		50 mm	15 m	478988	**99€**
3		25 mm	4,5 m	505204	**19€**
		50 mm	4,5 m	505205	**35€**
		25 mm	15 m	505202	**69€**
		50 mm	15 m	505203	**99€**

Bar's Leaks permet d'étanchéifier les petites fuites dans le système de refoirdissement
A une efficacité de prévention de 12 mois - suffit pour un système jusqu'à 12 litres. Affichage en allemand.
492758 150 g **14€**

Bars Nural
nettoie et conditionne le système de refroidissement
Enlève les dépôts de calcaire et de rouille. Votre système de refroidissement retrouve toute sa puissance. Affichage en allemand.
492759 150 g **14,-**

La corrosion est l'ennemi n° 1 du radiateur.
Si la voiture n'a pas subi de collision frontale et si l'entretien du radiateur est fait correctement, alors le radiateur aura une longue durée de vie. Ces deux produits vous aideront à atteindre ce but façilement. Si le moteur n'a pas de problèmes thermiques vous pouvez utiliser NoRosion. Si le moteur a ces problèmes alors il faudra utiliser HyperKühl. L'efficacité des deux produits est d'environ un an ou de 50.000 km. Une bouteille de produit est suffisante pour max. 20 litres de liquide de refroidissement.

● No-Rosion
Produit d'entretien de base pour nettoyer et conditionner le système de refroidissement.
Les dépôts de rouille et de chaux sont enlevés. Après le nettoyage, ajoutez un produit anti-corrosion à l'eau de refroidissement. Les acides nocifs sont ainsi neutralisés et la rouille ne s'installe pas.
Produit de nettoyage (473ml)
489511 **9,50€**
Produit anti-corrosion (473ml)
359336 **10,90€**

● HyperKühl
Produit d'entretien de base pour nettoyer et conditionner le système de refroidissement. Les dépôts de rouille et de chaux sont enlevés. Après le nettoyage, ajoutez l'additif HyperKühl à l'eau de refroidissement. Les acides nocifs sont ainsi neutralisés et la rouille ne s'installe pas, la température de l'eau de refroidissement baisse.
Produit de nettoyage (473ml)
489210 **9,50€**
Produit additif de température (473ml)
489209 **11,90€**

Vous y avez investi quelques années mais n'aviez pas d'extincteurs à portée de main ? Et l'assurance, paie-t-elle ? Et ben zut alors !
Extincteurs - extrêmement légers boîtier en aluminium avec support.
Appartient définitivement à chaque classique!
Peut-être qu'un jour quelqu'un aurait besoin de votre aide !
1 kg 275432 **26€**
2 kg 322326 **39€**

Pour la boîte à gants :
Pulvérisateur d'incendie,
portée de 3-4 m
500 ml 503680 **18€**
750 ml 503681 **22€**

Jaguar XJS et XJ40

Jaguar XJ12, XJS, EV12

Cool cat
Un compresseur de climatiseur ultra-moderne exclusivement fabriqué pour nous !
- 5,9kg au lieu de 16kg
- remplace 1:1 le bon vieux compresseur
- pas de transormation de rénovation
- puissance absorbée réduite à moitié
- double performance de refroidissement

Jaguar XJ12, XJS, E V12, Mercedes W111, 116, 3.5, 4.5, 6.9 (tous les modèles V8) Opel Diplomat 5,4, Audi 100 / 200
505939 **632€**
Pour tous les nostalgiques, nous avons le bon vieux original encore disponible en stock .
213149 **559€**
Compresseur de climatisation neuf pour Jaguar XJS et XJ40.
481277 **424€**

Ventilateur
En plastique, version compétition avec 5 pâles.
Austin Healey
BN1 et BN2 327071 **98€**
BN4 à BJ8 318169 **45€**
Jaguar
XK120 de 1952 479993 **109€**
XK140, XK150 et XK150S
Mark II, S-Type 479924 **109€**

Équipement de refroidisseur d'huile
À utiliser avec des filtres à huile d'origine ou avec réaménagement Cartouche à vis, tubes en caoutchouc ou gainés d'acier inoxydable. Livrable pour de nombreux véhicules! Mercedes, Opel, Jaguar, MG, Austin Healey, etc.
à partir de
125€

Radiateur d'huile
Raccordement à vis de **½" BSP**:
Austin Healey, MG, Mini, Triumph

Rangées		
10	9483	**24€**
13	6341	**29€**
16	300147	**79€**
19	307372	**99€**

Raccordement à vis de **5/8" BSP**:
Jaguar/Daimler

Rangées		
13	316185	**79€**
16	14993	**79€**
19	317969	**109€**

Filtre pour le système de refroidissement
- capte la rouille, les particules de chaux et autre saleté
- Principe du Piège de homard : une fois capturé, plus rien ne s'échappe
- la saleté reste dans le filtre et pas dans les canaux fins
- Boîtier en polycarbonate avec une paroi de 3 mm
- Un boîtier transparent pour une meilleure visibilité
- Résistante à la chaleur à 150° C
- Facile à nettoyer

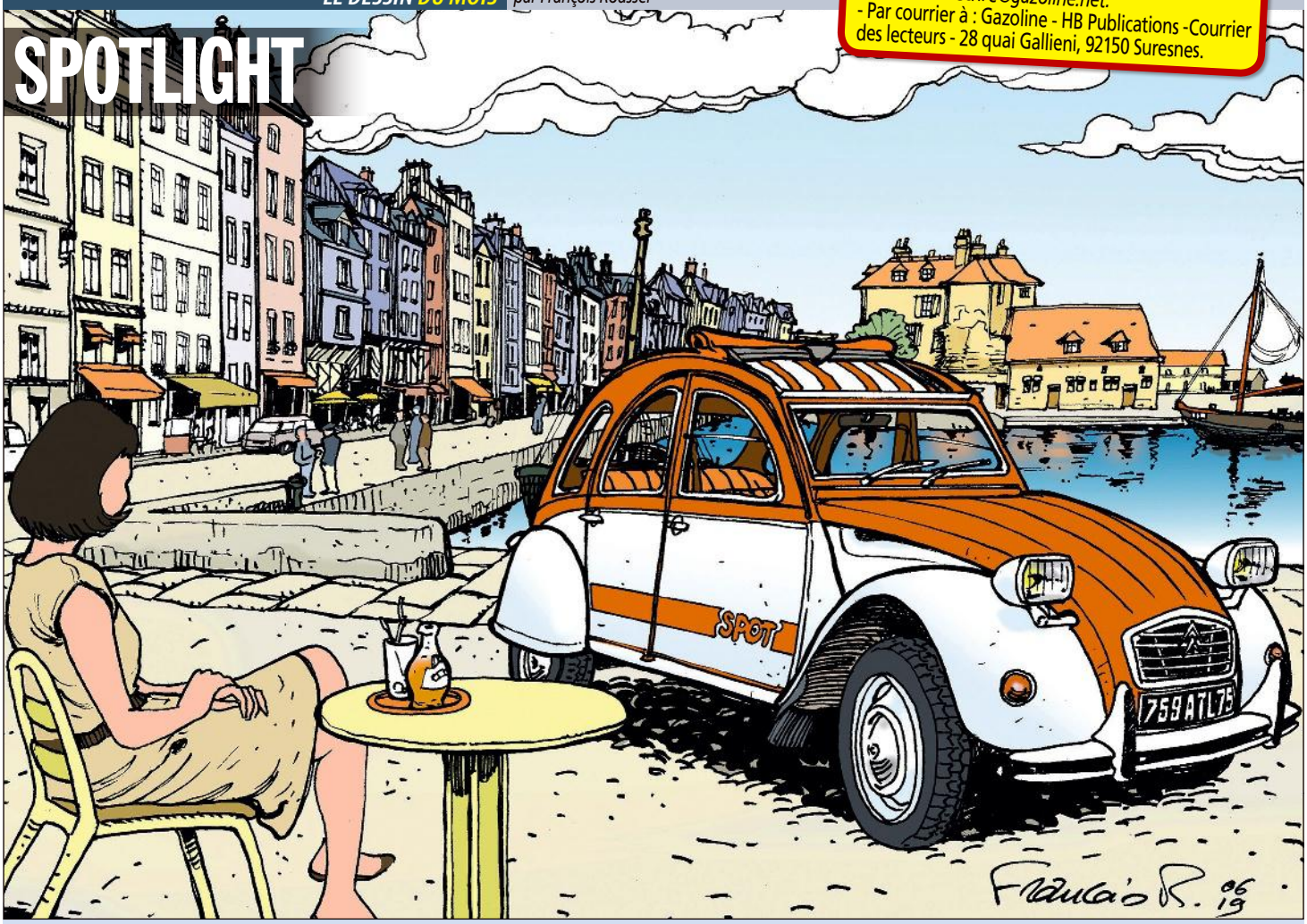
Laiton à double écran
pour les tuyaux d'environ 28 à 35 mm, 509557 **109€**
Acier inoxydable à double écran
pour les tuyaux d'environ 38 à 44 mm, 509558 **119€**
Messing-Doppelsieb
pour les tuyaux d'environ 48 à 54 mm, 509559 **129€**

CES PAGES SONT LES VÔTRES

Pour nous écrire ou nous envoyer vos photos, deux solutions :
- Par mail à : *ecrire@gazoline.net.*
- Par courrier à : Gazoline - HB Publications -Courrier des lecteurs - 28 quai Gallieni, 92150 Suresnes.

LE DESSIN DU MOIS par François Roussel

SPOTLIGHT



L'art et la manière d'accommoder les restes. Quoi de mieux qu'une série spéciale pour relancer les ventes d'une auto qui ne fait plus trop recette ? C'est ce que réalisera Citroën en 1976 pour écouler une 2 CV4 équipée de son petit moteur de 435 cm³. Après une présentation sur les quais de Honfleur, le succès fut tel que la 2 CV Spot sera la première d'une longue série de 2 CV en édition limitée.

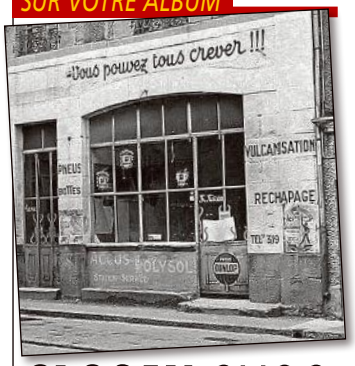
QUESTION/RÉPONSE

PAS ASSEZ CHÈRE

Suite à votre dossier "Coups de cœur" consacré à "5 autos des années 50 à moins de 5000 euros", je m'étonne, comme cela fut d'ailleurs le cas quelquefois par le passé, du niveau très bas des cotes que vous publiez. Aujourd'hui, trouver une Dauphine à moins de 5000 euros est juste impossible. Les prix sont plutôt autour des 7000 euros. Alors, bien sûr, ce n'est pas grave, et cela n'enlève rien à la qualité de vos articles, mais être plus près de la réalité serait quand même mieux.
François, internaute

Votre remarque est intéressante à plusieurs égards. D'abord parce que le débat des cotes anime les discussions de la rédaction en permanence. Nous sommes assez convaincus que publier la moindre cote est risqué et sujet à contestation selon que l'on soit, par exemple, acheteur ou vendeur d'un modèle faisant l'objet de cette estimation. Reste qu'il faut bien "catégoriser" les autos et que le prix en est l'un des moyens. Nous n'affirmons pas détenir la vérité, pas plus que nous revendiquons le moindre aspect "officiel" de nos cotes, comme on le lit trop souvent ailleurs, mais sachez que celles que nous publions s'appuient sur une bonne connaissance du milieu et un suivi permanent du marché. Ce qui nous amène au second point : il ne faut pas confondre "prix demandé" et "prix de vente effectif". On ne parlera pas des marchands peu scrupuleux affichant des autos à trois fois leur cote (on l'a vu récemment pour une youngtimer décapotable) qui pourront, une fois le pigeon ferré, lui accorder une superbe remise de 30 %, ne lui vendant ainsi le véhicule "que" deux fois sa valeur réelle. On s'intéressera plus, en revanche, aux vendeurs persuadés que leur voiture est unique, plus belle que toutes les autres, ce qui en justifie selon eux le prix. Si l'on s'attache à votre exemple, une simple consultation d'un célèbre site de petites annonces montre que les Dauphine proposées à moins de 7000 euros ne sont pas rares et que sur le nombre, il est vraisemblable que quelques-unes se négocieront autour des 5000 euros. On en trouve même des "correctes" à moins de 4000 euros et il ne nous aura fallu que deux minutes pour les repérer. Alors, certes, nos cotes peuvent paraître un peu basses, mais nous ne sommes pas là pour entretenir la flambée des prix mais pour essayer de refléter ce qu'est le marché et divulguer à nos lecteurs à quel niveau se situe le tarif le plus juste. On ne va pas vous dire que dénicher un modèle précis à un prix donné est aisé, mais on y arrive, même si cela prend parfois du temps.

SUR VOTRE ALBUM



SLOGAN CHOC

Fidèle abonné de *Gazo*, je vous sais amateur de photos insolites. Je vous envoie donc celle d'un garage proposant des réparations de crevaison…
Pascal Pamart, internaute

Reconnaissons que les adeptes du "premier degré" ne devaient pas se rendre souvent chez ce commerçant. Il fallait oser.

MEHARI 2CV PASSION

LE SPÉCIALISTE MÉHARI, 2CV ET DÉRIVÉS

2CV · MÉHARI · AMI 6 · AMI 8 · DYANE · FOURGONNETTE

CHIC & CONFORTABLE

LA SELLERIE BY M2CVP

DISPONIBLE À L'UNITÉ, EN LOT DE 2 OU DE 4

-20%

SKAÏ NOIR PERFORÉ

TISSU BEIGE RAYÉ

SKAÏ BLANC RAYÉ

TISSU GRIS ÉCOSSAIS

TISSU BLEU RAYÉ

BAYADÈRE ROUGE

BLEU RAYÉ

SKAÏ JAUNE RAYÉ

SKAÏ VERT

SKAÏ NOIR

SKAÏ BLEU RAYÉ

SKAÏ BLANC RAYÉ

GARNITURE OU SIÈGE COMPLET AU CHOIX

ARMATURE AZAM BIENTÔT DISPONIBLE

WWW.2CVP.COM

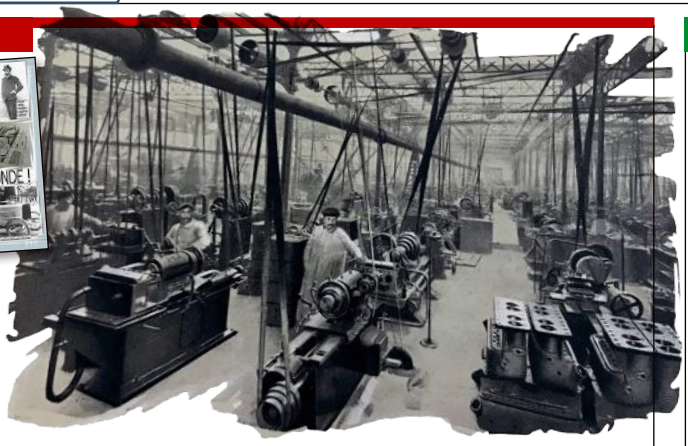
MÉHARI 2CV PASSION

ALLÉE DE LONDRES, ANGLE ALLÉE DE PRAGUE

83870 - SIGNES - 04 94 62 72 16

contact@2cvp.com

DES PRÉCISIONS



COMPLÈTEMENT **MARTEAU**

En réponse à M. Page qui, dans le dernier numéro, disait ne pas savoir d'où venait cette expression, voici l'explication du terme "darracq" pour désigner un marteau. Fils d'un industriel spécialisé dans du matériel militaire, mon grand-père, Pierre Geoffray, possédait une Darracq sans soupapes et c'est lui qui m'a raconté qu'à cette époque, les voitures vibraient tellement que tout se desserrait et grinçait sans cesse, ce qui devenait vite très gênant. Darracq fut le premier constructeur à s'intéresser à ce problème et à trouver la solution pour le régler. Voici comment : une fois l'auto assemblée, les ouvriers "mataient" les boulons avec un marteau, ce qui empêchait alors tout desserrage intempestif. Les bruits de grincements ayant disparu, ce marteau fut baptisé "la burette à Darracq", pour ensuite devenir le darracq. L'histoire est racontée en détail dans un excellent ouvrage écrit par Antoine Odier intitulé *Mémoire d'une vieille tige*. Le livre est préfacé par Gabriel Voisin. Si vous le trouvez dans une brocante, ne passez pas à côté.

Patrice Gorlez, internaute

Voici une explication détaillée qui vient clore le chapitre Darracq. Quand nos lecteurs se répondent entre eux, on applaudit des deux mains.

QUESTION/RÉPONSE

COMBIEN ÇA COÛTE ?

Lecteur de longue date, j'apprécie tout particulièrement les pages atelier dans lesquelles, même si l'on ne restaure pas l'auto en question (ou une autre d'ailleurs), on apprend toujours des choses et qui, ce qui me semble important, nous donne (en tout cas me donne) envie de m'y mettre car grâce à vous, je m'en sens capable. Toutefois, j'aurais une petite remarque que d'autres dans mon entourage partagent avec moi : vous ne donnez jamais les prix des pièces que vous changez, si bien qu'on ne sait pas trop ce que cela coûte au final. Il me semble pourtant qu'à une époque, c'était le cas ?

Michel Lebert, 69000 Lyon

Votre remarque est très pertinente, autant que légitime, et elle nous a déjà été faite lors des rassemblements mensuels Gazoline. Si nous ne donnons pas de prix, il y a plusieurs raisons : aujourd'hui, la plupart des éléments que nous nous procurons sont disponibles sur Internet et trouver leur coût est chose facile. Ensuite, nous achetons les pièces chez un marchand, mais rien ne dit qu'un autre ne les vend pas à un tarif très différent, ce qui pourrait semer le trouble. De plus, cela n'intéresserait que ceux qui restaurent la voiture en question (actuellement le Lancia Fulvia Coupé) et n'aurait que peu de "valeur informative" car on sait que, d'un modèle à l'autre, les prix d'un même composant peuvent varier dans d'importantes proportions. Il n'en va pas moins que pour les autos relativement populaires que nous restaurons, le tarif de ladite restauration, ajouté à celui de base du véhicule, n'est jamais intéressant par rapport à celui d'un même modèle directement acheté en bon état. Pour la Triumph Spitfire, la rénovation est revenue à environ 10 000 euros, auxquels il fallait ajouter le coût de l'auto. Or, une belle Spitfire 1500 se trouve entre 10 et 15 000 euros. Le calcul est vite fait ! Pour la Lancia, ce sera encore pire… et ce n'est pas en faveur de la remise en état. Mais là n'est pas notre but.

SUR VOTRE ALBUM

PUBLICITÉ PEINTE

En faisant du rangement dans d'anciennes photos, j'ai retrouvé celle-ci, qui date de mars ou avril 2000, sur laquelle on voit encore très distinctement une publicité peinte pour Simca. Cette maison se situait près de la sortie de l'autoroute A1 Ressons en allant vers Montdidier. Mais rien ne dit qu'elle est encore là et, si c'est le cas, la réclame a sans doute disparu.

Un internaute

VU À L'ÉTRANGER

JE ME **SOUVIENS…**

Voici des photos souvenir de rencontres faites sur les routes du Québec. Ce ne sont que quelques clichés parmi les nombreuses voitures anciennes croisées tout au long du voyage. Les hivers étant rudes et longs, les Québécois profitent sans doute des beaux jours pour rouler pour le reste de l'année. Encore que pour certains véhicules, la question même de "rouler" peut se poser.

François Bollier, internaute

Merci pour ces superbes clichés. On peut vous confirmer que l'été, nos "cousins" québécois se "gavent" de toutes les activités extérieures. Cela va de boire un verre en terrasse (il faut s'être trouvé à Montréal les premiers jours de beau temps pour comprendre à quel point l'hiver "pèse" sur tout le monde) à faire du sport dans la nature et… sortir les belles autos.

Prix, service, qualité, disponibilité.

Moss, la référence: Plus de 45 000 pièces détachées pour les voitures classiques britanniques, disponibles par Internet, téléphone, e-mail et dans nos points de vente

moss PARIS

DYNOLITE EUROPE'S CLASSIC MOTOR OIL

Catalogue offert *: catalogues de pièces détachée et accessoires pour MG T, MGA, MGB, Sprite & Midget, TR2-4A, TR5-6, Morris, Jaguar, Mazda MX-5, Minor, Mini, Outillage.
Par téléphone au: + 33 (0)1 30 80 21 50, par email: sav@moss-europe.frou en ligne: moss-europe.fr * Catalogue gratuit, port offert. (1 seul catalogue par client).

Website
moss-europe.fr

Paris
+33 (0)1 30 80 20 30

©Moss Europe Ltd, E&OE 2018

Inscription : musee@peugeot.com | **Entrée au musée à tarif réduit** (5€ adulte / 3€ enfant)
Arrivée et exposition des véhicules de **La traversée du Pays de Montbéliard**

LA TRAVERSÉE DU PAYS DE MONTBELIARD 22 septembre 2019

@traverseedemontbeliard

L'AVENTURE PEUGEOT

MUSÉE DE L'AVENTURE PEUGEOT
Carrefour de l'Europe - 25600 SOCHAUX
03 81 99 42 03 - www.museepeugeot.com

L'Aventure
Peugeot Citroën DS

TOTAL MICHELIN France bleu

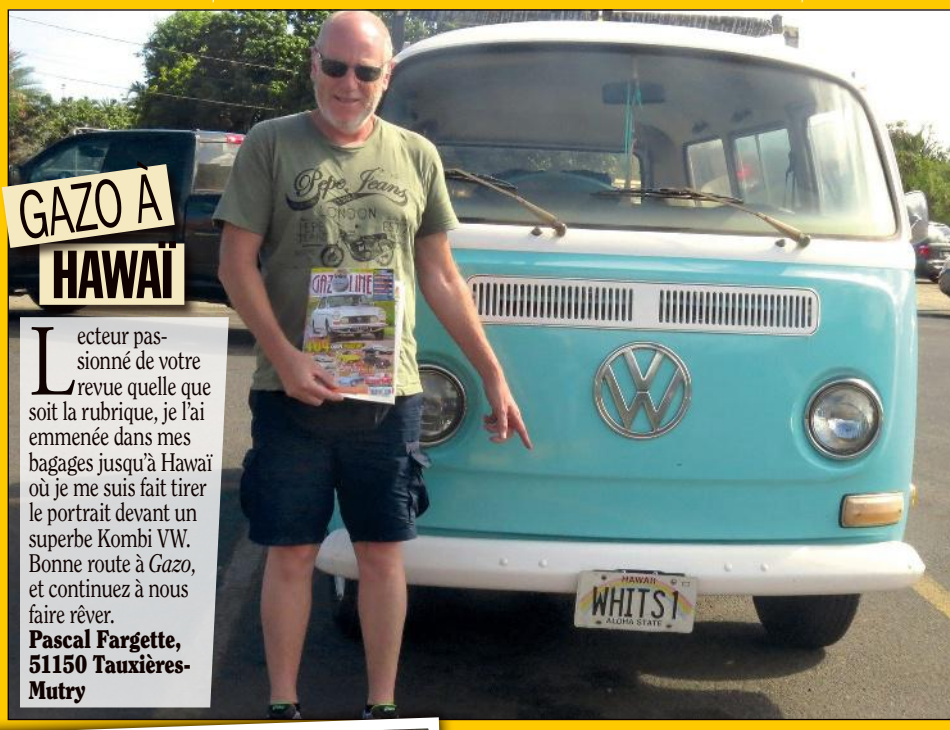
adviser

GAZOLINE en voyage

GAZO EN ARMÉNIE

Lors de mon dernier voyage en Arménie, j'ai remarqué cette Lada représentative de l'époque russe de ce pays.
Edgard Hatchiguian, 13200 Arles

GAZO À HAWAÏ



Lecteur passionné de votre revue quelle que soit la rubrique, je l'ai emmenée dans mes bagages jusqu'à Hawaï où je me suis fait tirer le portrait devant un superbe Kombi VW. Bonne route à *Gazo*, et continuez à nous faire rêver.
Pascal Fargette, 51150 Tauxières-Mutry

GAZO À CUBA

Merci à Victor, notre chauffeur à la Cadillac rose, pour les promenades, et à ma douce amie Muriel.
Raymond Folmer, 57530 Pange

GAZO DANS LA VIENNE

En week-end au Vigeant pour "500 Ferrari contre le cancer", j'ai saisi l'occasion de poser avec mon magazine préféré devant cette superbe 250.
Jean-Luc Jolis, 79290 Cersay

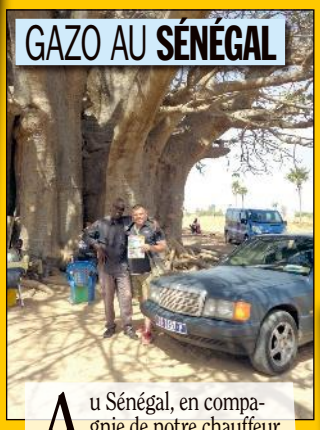
GAZO EN ARGENTINE

A Villa General Belgrano, petite localité proche de Cordoba, j'ai trouvé cette Fiat à vendre avec les clés sur le tableau de bord, pour un essai.
Bernard Mauchand, 71270 Pierre-de-Bresse

GAZO AU CAP-VERT

En vacances sur cette magnifique île de Sal qui mérite d'être connue, j'ai découvert ce VW T3.
Guy Wachenheim, 83500 La Seyne-sur-Mer

GAZO AU SÉNÉGAL



Au Sénégal, en compagnie de notre chauffeur et de sa Mercedes.
Yann Corbin, 44260 La Chapelle-Launay

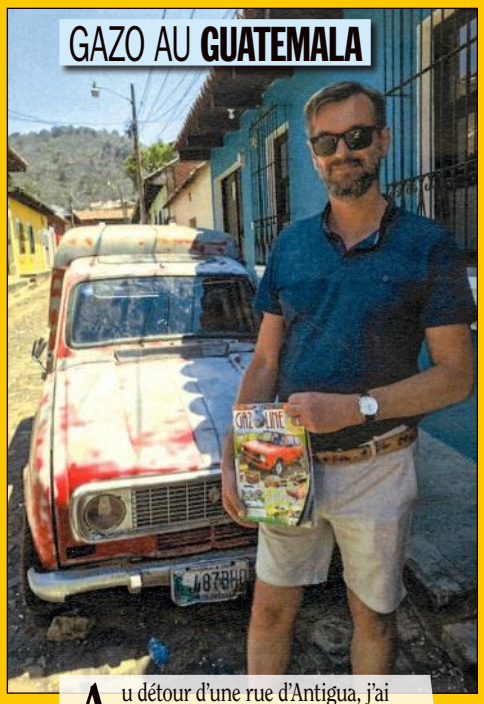
UN AN D'ABONNEMENT POUR EDGARD, PASCAL, JEAN-LUC, RAYMOND, BERNARD, GUY, YANN, JEAN-BERNARD, EGBERTUS, VINCENT, SOPHIE, JOACHIM ET JEAN-LUC

Merci à tous de nous faire partager vos voyages. Pour le numéro de la rentrée, nous retentons un spécial "Gazo à la plage". Pensez-y cet été ! Et n'oubliez pas de nous joindre votre adresse postale complète.

GAZO EN SICILE

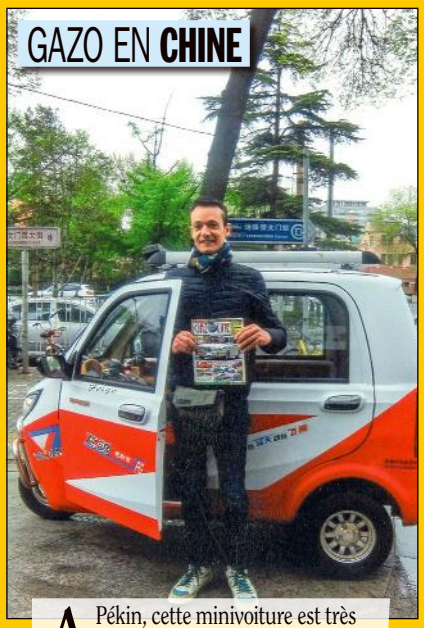
Au cours d'une excursion à Noto, j'ai croisé le regard de cette belle italienne. Le propriétaire a été surpris par la restauration du moteur-boîte de Fiat 500.
Jean-Bernard Geyer, 60130 Valescourt

GAZO AU GUATEMALA



Au détour d'une rue d'Antigua, j'ai croisé cette Renault 4 un peu délavée.
Egbertus Olling, 07340 Andance

GAZO EN CHINE



A Pékin, cette minivoiture est très fréquente. J'ai offert mon *Gazoline* à son propriétaire qui était très content de voir des autos "de chez nous".
Vincent Duraffourg, 25870 Châtillon-le-Duc

GAZO EN ITALIE

En vacances à Rome, nous avons eu l'heureuse surprise d'assister au tournage d'un film sur la Seconde Guerre mondiale, et surtout de croiser cette magnifique Fiat 521 de 6 cylindres datant de 1930.
Sophie Bossut, 71390 Marcilly-les-Buxy

GAZO EN ESPAGNE

Lors de quelques jours de vacances, j'ai rencontré ce camping-car Volkswagen T3 joliment décoré.
Joachim Gallego, 31800 Saux-et-Pomarède

GAZO AU MAROC

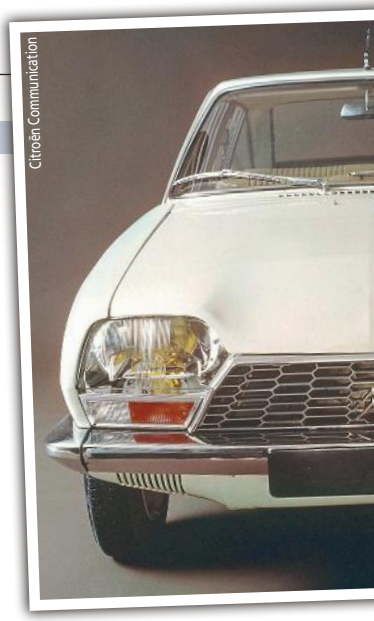
Au Maroc, les routes sont parfois un peu trop chaotiques pour mon Alfa Romeo Spider, mais le voyage est inoubliable.
Jean-Luc Geais, 49360 La Plaine

LA CHRONIQUE DE JEAN-LOUIS LOUBET Historien. Professeur des Universités.

UNE DATE UN EVENEMENT

26 AOÛT 1970 : JOUR J POUR LE G

C'est un rituel pour Citroën, une habitude de presque quinze ans: rassembler la presse automobile à la fin de l'été, juste à la veille de la réouverture des usines. L'idée est née il y a presque quinze ans, après le lancement de la DS 19. A cette époque, en octobre 1955, l'entreprise avait été dépassée, submergée par l'engouement né de la présentation de sa déesse. Elle avait dû créer un service des relations publiques qu'elle avait confié à un ancien journaliste, Jacques Wolgensinger [1]. C'est lui qui avait mis sur pied ce rendez-vous annuel. Une façon de s'éloigner de la politique du secret si chère à Michelin, ingérable à une époque où la presse montrait sa curiosité, et aussi une belle opportunité pour lancer la nouvelle année automobile [2]. Le lieu choisi par Wolgen était à son image, élégant et parisien, mais surtout pas guindé. Plus Touring qu'Automobile Club! Citroën reçoit donc au Pré Catelan, au cœur du Bois de Boulogne, dans cet ancien casino à l'architecture style Napoléon III devenu restaurant chic. Le but est de présenter les modèles inédits, reléguant du même coup le Salon de l'auto au second plan, petite pique à une Chambre syndicale pas très appréciée. Ce mercredi 26 août 1970, le constructeur aux chevrons lance son Millésime 71 et offre un festival de nouveautés. Les grands patrons sont là, les gardiens du temple, Pierre Bercot et Antoine Brueder [3], et également la nouvelle génération, Raymond Ravenel et Jacques Fleury [4]. Mais c'est sur les stars du jour que se portent tous les regards: la SM Maserati, exposée à Genève mais qui arrive à peine dans les concessions, et la nouvelle GS dévoilée ici même pour la première fois. La GS est pour Citroën une révolution, une 6 CV qui met un terme à la double gamme, avec les 2-3 CV d'un côté et les ID-DS de l'autre. Le modèle marque donc la fin d'un non-sens commercial au moment où les classes moyennes se ruent sur les Peugeot 204 (1965), Simca 1100 (1967) et Renault 12 (1969). Mais en interne, la GS est un aboutissement, celui d'un processus de décisions particulièrement complexe où la lenteur et l'empressement se sont étrangement mêlés. Tout part d'une stratégie quasiment inchangée depuis l'après-guerre: Citroën mise sur la primauté de la différence basée sur la supériorité technique, se définissant ainsi comme une marque élitiste. Sûr de l'excellence de ses véhicules, Pierre Bercot pense séduire avec deux autos intemporelles, les 2 CV et DS. S'entêtant dans sa logique, Citroën ignore les aspirations du marché, préférant soutenir des études improbables que des projets tangibles. C'est seulement au début des années 1960 que la marque envisage le besoin d'une voiture moyenne, conçue autour de deux de ses réussites: le moteur à plat et la suspension oléopneumatique. Mais le bureau d'études peine à faire émerger un projet industrialisable. La disparition, en 1964, de deux hommes forts des Etudes, l'architecte André Lefebvre [5] et le styliste Flaminio Bertoni [6], survient au moment où la génération des créateurs des Traction, 2 CV et DS part à la retraite. Il faut alors du temps pour recruter, fédérer, encadrer. Les plans et les études se succèdent, égrenant les lettres de l'alphabet pour s'arrêter au F, projet d'un véhicule moyen. Le F est ambitieux dans sa volonté de polyvalence: cinq places, cinq portes dont un hayon et des mécaniques à la carte, un quatre cylindres à plat et un moteur rotatif étudié par NSU qui sera produit par une usine franco-allemande restant à installer. Mais le développement prend du retard, au point de voir Citroën s'interroger sur la possibilité d'utiliser les talents de Panhard dont le bureau d'études regorge d'idées. Faut-il pousser ce concept d'une Panhard 24 à quatre portes? Bercot l'écarte car «seul Citroën peut faire du Citroën». Les équipes Panhard se pencheront plutôt sur une modernisation de la 2 CV, la future Dyane. Mais le temps tourne, d'autant que les techniciens de la marque aux chevrons entament une longue migration qui les voit quitter lentement la célèbre rue du Théâtre pour le nouveau centre technique de Vélizy. Surtout, ils peaufinent la mise au point d'un système complexe et original de soudure du pavillon et des panneaux de côté. Une petite révolution qui doit aider à la fabrication autant qu'à la rigidité. Et c'est là que tout bascule. En 1962, Citroën dépose ses brevets à peine quelques jours… après Renault! Dans le secret des études, les deux marques ont retenu une solution quasi analogue de construction du pavillon. Or, la date du dépôt est incontestable: la Régie nationale a breveté ses solutions avant Citroën, obligeant ce dernier à acheter ses brevets. Les ingénieurs de Citroën partent jusqu'aux Etats-Unis pour trouver une antériorité ou chercher des brevets approchants. Sans succès. Ils tentent alors de modifier leur propre technique, mais la démarche est impossible. Le projet tourne en rond, d'autant que le lancement de la Renault 16 révèle combien le F est proche de la nouvelle vedette de Billancourt. Pierre Bercot est d'autant plus furieux qu'il n'a jamais été favorable à un véhicule avec hayon. Après plusieurs mois de réflexion, celui-ci décide, en avril 1967, d'abandonner le projet F alors qu'une partie des outillages est commandée et achetée, déjà prête à être installée à l'usine de Rennes. Mais le PDG ne sombre pas. Il demande aussitôt qu'un nouvel avant-projet soit lancé, avec des conclusions attendues pour la fin de l'année. Six mois de réflexions et rien de plus. En janvier 1968, un dossier complet et solide est validé : c'est le Projet G dont Bercot donne le feu vert en avril 1968. Intraitable, il impose un lancement commercial pour le Salon de l'auto 1970, soit un délai de moins de 30 mois! Du jamais vu dans le monde automobile où toute étude exige une période incompressible de 60 mois! Le cahier des charges est clair: le G aura deux carrosseries, une berline classique, sans hayon, et un break «de bon aspect, pour en faire une familiale plutôt qu'une commerciale [7]». Prix de base: 8500 francs pour la berline, 8750 francs pour le break. Roue de secours dans le capot moteur. La suspension sera hydraulique, «le bruit sur les pavés devant être inférieur à celui des Ami 6, identique à celui de la 204». Moteur quatre cylindres à plat de 950 cm^3 refroidi par air par turbine (la mécanique du Projet F), avec possibilité d'un 1 130 cm^3 pour une version «plus luxueuse» en plus d'une option boîte automatique. Vitesse maxi: 140 km/h, kilomètre départ arrêté en 29 secondes. Montage à l'usine de Rennes, sur les chaînes de l'Ami 6, ce qui signifie «des ailes avant démontables, deux extensions au tablier pour fixer le berceau d'essieu et un avant de caisse démontable». Reste le plus incroyable: alors que les phases de projets ont pris un temps démesuré, Citroën souhaite boucler l'étude en moins de trois ans. Utopie? Pas vraiment, car le bureau a trois vrais atouts en main. Le premier tient à sa structure peu verticale qui lui permet de travailler vite.


Citroën Communication

Bercot impose un lancement commercial pour le Salon 1970, soit un délai de moins de 30 mois

[1] Jacques Wolgensinger, dit Wolgen (1929-2008), est journaliste aux *Dernières Nouvelles d'Alsace*.
[2] Elle commence le 1er octobre. Ce début d'année passera même au 1er juillet avant de revenir, en 2000, à la logique de l'année civile.
[3] Pierre Bercot et Antoine Brueder dirigent Citroën depuis la disparition de Pierre Boulanger, en 1950.
[4] La nouvelle génération compte trois dirigeants, Claude-Alain Sarre (1928-2012), qui démissionnera en avril 1970, Raymond Ravenel (1926-2018) et Jacques Fleury (né en 1922).
[5] André Lefèbvre (1894-1964), le père des Traction, 2 CV et DS, s'éloigne du bureau d'études en juillet 1958 pour des raisons de santé. Hémiplégique, il continuera à travailler chez lui jusqu'à son décès.
[6] Flaminio Bertoni (1903-1964) entre chez Citroën en 1932. Il est à l'origine du style des Traction, 2 CV, DS et Ami 6. Il décède brutalement le 7 février 1964.
[7] André Lalanne, "Les hommes des GS-SM-CX, l'espoir des chevrons. 1963-1983. 20 années mouvementées mais exaltantes", document privé. Décembre 2010, 265 pages. Les citations suivantes proviennent de la même source.
[8] Paul de Faget de Casteljau (né en 1930), mathématicien.
[9] En 2012, le comité de la Solid Modeling Association décerne, à l'unanimité, son Prix 2012 à Paul de Casteljau, espérant que «ce prix tardif permette de découvrir un talent occulté». Pierre Bézier avait reconnu peu avant: «Il ne fait aucun doute que Citroën a été la première entreprise en France à s'intéresser à la CAO dès 1958… En raison de la politique de Citroën, les résultats obtenus par Paul de Casteljau n'ont été publiés qu'en 1974 et cet excellent mathématicien a été privé d'une partie de la notoriété bien méritée que ses découvertes et ses inventions auraient dû lui valoir».
[10] André Lalanne, *op. cit.*
[11] Les prix prévisionnels du cahier des charges (8500 francs, soit 9500 francs en prenant en compte l'inflation) sont très mal tenus. Les tarifs sont fixés à 11380 francs pour la GS Confort et 12200 francs pour la Club.
[12] Claude-Alain Sarre, alors président de Citroën, impose le 1015 cm^3 et le futur 1220 cm^3, mais aussi le levier de vitesse au plancher (plutôt que le système coulissant des 2 et 3 CV).
[13] "La GS Citroën: une 6 CV tout à l'avant à suspension hydropneumatique", *Le Monde*, 25 août 1970.

Conçue en moins de trois ans mais découlant d'un projet vieux de dix, la GS détonne dans le paysage automobile français de ce début des années 70.

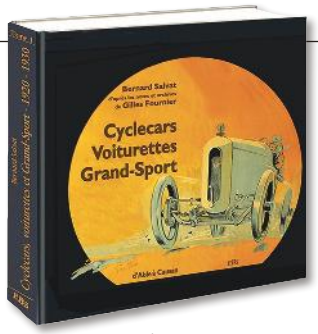
Loin des organigrammes qui placent un directeur et deux adjoints (Albert Grosseau, Paul Magès et Hubert Allera), le système repose sur nombre de techniciens qui vivent en équipe et non dans l'étroitesse de leur spécialité. Il s'agit d'une ruche où des ingénieurs font bloc autour de talents interdépendants comme Magès (hydropneumatique), Estaque (carrosserie), Opron (style), Dupin (moteur) ou Roche (liaisons au sol). C'est d'ailleurs ce dernier, Alain Roche, qui devient le chef de projet, à même de rassembler et fédérer pour créer vite et mieux. L'idée fondamentale retenue est celle de l'ingénierie simultanée, en place chez Citroën depuis l'arrivée de Michelin en 1935 et qui permet aux Etudes et Méthodes de travailler ensemble. C'est sans conteste le deuxième avantage: le bureau d'études imagine une pièce tout en définissant avec les ingénieurs Méthodes les moyens de production. Une façon de gagner en termes de prix et de qualité. Il s'agit là d'une organisation transversale quasiment inusitée en Europe et aux Etats-Unis et qui se répandra 20 ans plus tard… non de l'exemple de Citroën, mais de celui des industriels japonais qui brandiront le toyotisme comme l'organisation qui va changer le monde! Reste enfin un troisième atout, probablement le plus exceptionnel : l'utilisation de l'informatique scientifique et industrielle. Depuis la fin des années 1950, Paul de Casteljau [8], ancien élève de l'Ecole normale supérieure, met au point, au sein de Citroën, un système pour que les stylistes et les concepteurs créent de façon parallèle, concrétisant pour la première fois la mathématisation des surfaces complexes d'une carrosserie automobile.

On croyait Pierre Bézier, ingénieur à la Régie Renault, père des courbes qui portent son nom et des techniques de conception assistée par ordinateur (CAO). Ça n'est pas tout à fait exact. Si les découvertes de Bézier émergent en 1962 grâce à des communications scientifiques et des participations à des colloques internationaux, les travaux de Casteljau (l'algorithme de Casteljau) naissent dès 1958, mais restent secrets. Tout est jalousement gardé par la SA André Citroën qui n'entend partager la trouvaille avec personne [9]! Le service DMC de Citroën (Détermination Mathématique des Carrosseries) est l'un des plus avancés au monde en matière de modélisation géométrique. Et faute d'une structure informatique française de haut niveau, Citroën s'équipe en matériel américain, allant jusqu'à négocier l'achat à la NASA de logiciels adéquats. «Chez Citroën, nous étions au même niveau que Boeing [10].»

Ce mercredi 26 août 1970, personne, au Pré Catelan, n'imagine la prouesse que viennent de réaliser les ingénieurs et techniciens de Citroën pour faire du Projet G la nouvelle GS. Pas un ne sait qu'il a fallu une décennie pour aboutir à ce modèle, mais trois ans à peine pour conduire l'étude! La presse, comme toujours, ne s'intéresse qu'à l'immédiat et focalise son enthousiasme sur les caractéristiques techniques et les finitions, car il y a d'ores et déjà deux versions : Confort et Club [11]. Elle s'étonne toutefois de la cylindrée, 1015 cm^3, loin de la limite supérieure des 6 CV, sans imaginer les batailles que certains ont menées en interne pour que la GS soit au niveau de la concurrence [12]. Mais les journalistes les plus expérimentés sont admiratifs: avec son avant arrondi «aux phares à carénage horizontal», la GS semble «s'apparenter à la SM». Basse, bien profilée, elle respire la modernité. Mieux, elle incarne le progrès! «La GS a tout de la petite DS. A cylindrée inférieure de moitié, elle est aussi rapide, aussi spacieuse que l'était la DS il y a quinze ans [13].» ■

La boîte à bouquins

ENCYCLOPÉDIE



Bernard Salvat et Gilles Fournier ont réalisé le premier tome d'une encyclopédie traitant avec sérieux de ces automobiles de l'après-guerre de 1914-1918 que sont les cyclecars et autres petites voitures plus ou moins sportives. Avec près de mille illustrations, dont de nombreuses photos inédites, ce volume inaugural de 322 pages en format à l'italienne n'aborde que les 24 premières marques françaises par ordre alphabétique. Entre Able et Causan, on trouvera des cyclecars et des voiturettes plus connus du grand public comme Alcyon, Amilcar, Benjamin, Blériot ou BNC. Période passionnante que ces années 1920 qui ont vu ce déferlement de constructeurs – autos comme motos –, chacun apportant sa pierre à la grande histoire de l'automobile. Parfaitement imprimé, judicieusement mis en page, écrit avec passion, ce premier tome (cinq autres volumes sont à paraître dans les cinq prochaines années pour atteindre la lettre Z), tiré à 1150 exemplaires, est un livre pour connaisseurs passionnés.

Cyclecars, Voiturettes Grand Sport - d'Able à Causan, Bernard Salvat et Gilles Fournier, Editions BS, 322 pages, format 310 x 270 mm, ISBN 978-2-913280-00-7, album cartonné, 140 euros. Infos: Editions BS, 22 chemin de Cache-Boulie, 71850 Charnay-lès-Mâcon.

SUR VOTRE AGENDA

SALON OCCITAN

Après une première édition réussie, le Salon Auto-Moto Classic est de retour les 13, 14, et 15 septembre prochains au parc des Expos de Toulouse. Les visiteurs pourront admirer une exposition consacrée aux autos et motos des années 50-60. L'événement mettra également en avant les 100 ans de Citroën et les 60 ans de la Mini. Au total, ce seront plus de 400 véhicules de collection, des professionnels de vente de ces autos, des spécialistes de la restauration (carrossiers, artisans, etc.), des commerçants de produits dérivés (accessoires, modèles réduits, pièces détachées…) qui seront regroupés le temps d'un week-end. De plus, le Salon s'agrandit grâce à l'intégration de l'exposition Fée-Rarissime durant laquelle des baptêmes seront proposés par des propriétaires de Ferrari au profit de l'association Hôpital Sourire ainsi que de l'institut du Cerveau et de la Moelle Epinière. Une vente aux enchères est également programmée le samedi après-midi. Les passionnés qui se rendront au sur les lieux au volant de leur propre voiture de collection (+ de 30 ans) auront accès à l'esplanade pour s'y garer. L'entrée est fixée à 10 euros (prévente Web) ou 12 euros sur place. De 10 à 16 ans: 7 euros, gratuit pour les moins de 10 ans.

Infos: www.automoto-classic.com/toulouse

SUR VOTRE AGENDA

VOYAGES EN ANCIENNES

Depuis plus de 30 ans, Alainn Tours concocte sur mesure des circuits en Irlande, Ecosse et Pays de Galles pour les amoureux de voitures et motos de collection, que ce soit pour un road trip standard ou sur mesure. Andrew, Cathy et Lilian, les conseillers voyages, sont toujours sur les routes en repérage afin de dénicher le petit château qui va bien (plus ou moins hanté), la distillerie de Whisky (à consommer avec modération) ou le parc national qu'il ne faut surtout pas rater. Parmi les offres modulables de circuits à bord de véhicules loués en Ecosse, on trouve six jours au départ d'Edimbourg avec hébergement chez l'habitant, location d'un modèle de type MGB Roadster en kilométrage illimité à partir de 745 euros (base deux personnes) ou neuf jours dans la région du Perthshire et de Fife incluant le parc national des Trossachs, logement chez l'habitant et Triumph TR6 en kilométrage illimité à partir de 995 euros (base deux personnes). Des produits similaires en Irlande sont également au programme. Pour les associations, clubs automobiles et autres groupes venant avec leurs véhicules, l'équipe d'Alainn Tours organise également des circuits étapes à la carte ainsi que des combinés duo ou trio en Ecosse, Irlande et bientôt Pays de Galles.

Alainn Tours - Phillips Medisize Building, Finisklin Business Park, F91YV9T Sligo, Irlande. T. 003 53 86 82 41 715. www.alainntours.com

Délaissant le premier atelier bâti juste après la guerre, la famille Tombelaine traversera la route pour en construire un autre plus imposant.

SAINT-MATHIEU : LE GARAGE TOMBELAINE

C'est un cri du cœur qu'a poussé Annie Villard au sujet d'un garage comme on les aime situé en Haute-Vienne, à Saint-Mathieu. Ayant toujours habité le bourg, elle a souhaité nous écrire pour nous parler de l'antre de Jean Tombelaine, où la notion de service était capitale dans les années 1960.

Texte **Dominique Pascal et Annie Villard** - Photos **Collection Famille Tombelaine**

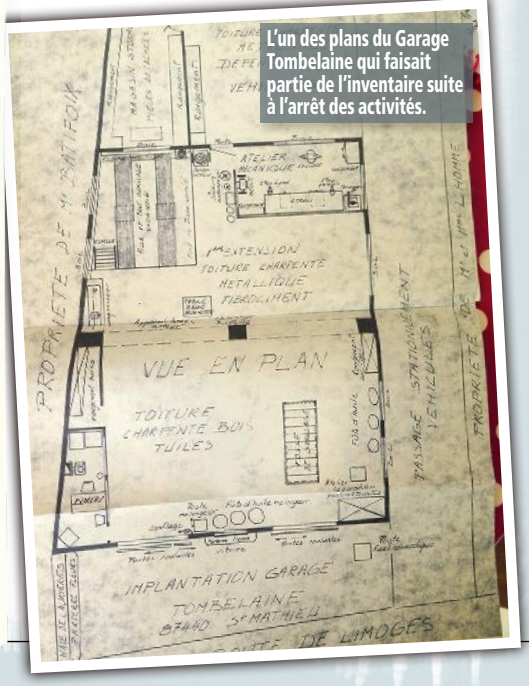
Jean Tombelaine tel qu'il apparaissait sur son permis de conduire.

« 100, 200, 300, au final 700 000 F : le compte est bon. J'ai treize ans et mon père, Henri Villard, me demande de compter l'argent de la 4L flambant neuve que vient nous livrer Jean Tombelaine; un modèle 68 de couleur Bordeaux. Toute la famille est réunie, buvant les paroles du garagiste qui explique avec sa gentillesse coutumière la prise en main et le fonctionnement de la nouvelle voiture qui vient remplacer la 2 CV camionnette "tout-terrain" usée.»
On imagine bien la scène – la table de la cuisine, les chaises et le verre offert au visiteur – de ce véritable événement que représentait, à cette époque, l'arrivée d'une auto neuve dans une famille. Quasiment une nouvelle naissance!

Les Tombelaine sont parisiens, mais plusieurs concours de circonstances vont les ramener dans ce coin du Limousin, berceau de leur famille. «D'un premier modeste atelier, ébauché en 1938 route de Limoges à l'entrée de Saint-Mathieu, la guerre puis l'Occupation vont le faire évoluer en véritable garage tenu par le père Tombelaine, Robert, puis par son fils Jean avec l'aide de sa sœur Renée», nous explique Annie. «Impossible de le rater encore aujourd'hui, un peu en retrait de la D699, à l'entrée du bourg.»
Mais reprenons son histoire au milieu des années 1940: «Pour Jean, qui vient d'avoir 25 ans, la voie mécanique est toute tracée, puisqu'il a été apprenti aux usines Renault de Billancourt avant la déclaration de guerre. Avec l'aide précieuse de son père, et quelque temps plus tard de sa jeune sœur Renée, Jean, plus connu sous le sobriquet de Jeannot, transforme le petit atelier en vrai garage. Un bonheur n'arrivant jamais seul, il épouse Jeanne en 1946. Elle aussi sera d'une aide précieuse à la petite entreprise.»
Du sérieux, beaucoup de travail et le respect des clients forgeront rapidement une réputation méritée à ce garage qui a possédé plusieurs cordes à son arc: «Pour faire face à la demande, Jeannot achète un camion muni d'un gazogène qui lui permet d'effectuer le transport dans les campagnes alentour, puis, fidèle à la marque qui lui a mis le pied à l'étrier, il devient agent Cantonal Renault en 1945, sa façade blanche affichant fièrement les sept lettres du constructeur sur son fronton. Ce généraliste de talent est doué pour toutes les réparations, quelle que soit la marque ou le matériel qu'on

Du sérieux, beaucoup de travail et le respect des clients forgeront rapidement une réputation méritée à ce garage

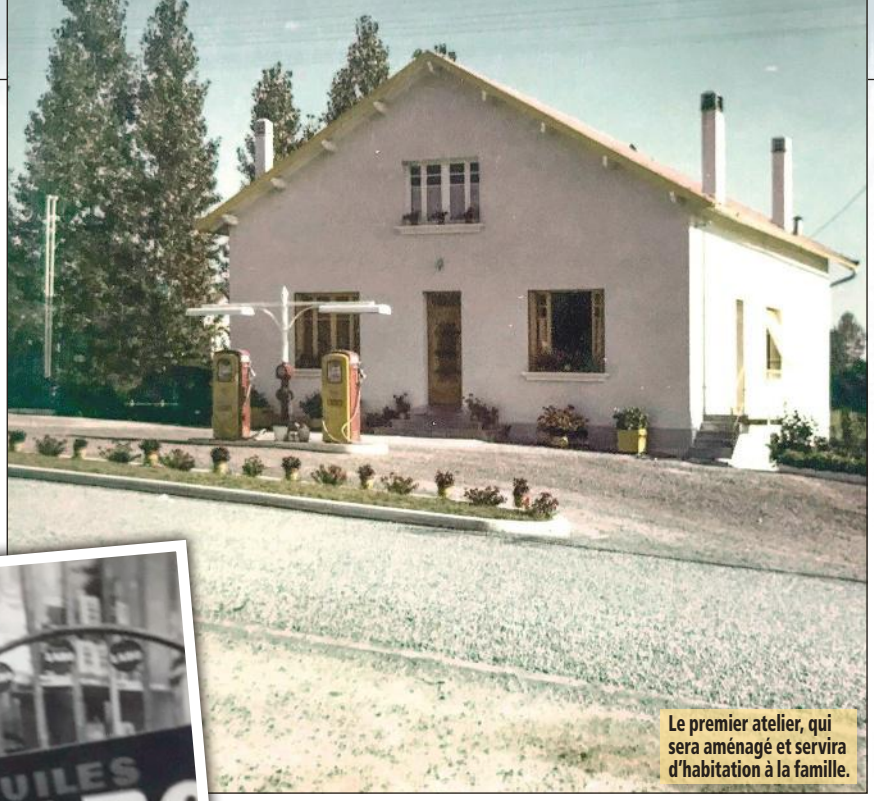
Renée, la sœur de Jean Tombelaine – au centre à droite –, lors de son stage chez Shell, puis ci-dessous devant une voiture ancienne.



L'un des plans du Garage Tombelaine qui faisait partie de l'inventaire suite à l'arrêt des activités.

lui dépose : autos, tracteurs, matériels agricoles en passant par les vélomoteurs et quelques motos, Jeannot répond à toutes les demandes. C'est ainsi qu'il développe et fidélise une clientèle variée. Disponible, à l'écoute de tous malgré le va-et-vient incessant des clients venus pour la réparation d'un véhicule, réclamer une pièce mécanique, demander un conseil ou acheter une nouvelle voiture, Jeannot sait prendre le temps pour chacun de nous.»
Evolution oblige, il installe, vers 1950, un poste bijaugeur Caltex servant uniquement de l'essence. Ce n'est que plus tard que le gasoil sera disponible et, vers 1953, il décidera d'élargir la distribution des carburants et autres produits pétroliers, dont le fuel domestique, en adoptant les couleurs Shell : «La station-service ayant pris de l'importance et les pompes à essence s'affichant fièrement en jaune et rouge, pour ne pas rater ce virage avec le pétrolier Shell, sa sœur Renée part en stage durant trois semaines à Pantin afin d'acquérir et de maîtriser les rouages précis du stockage et de la distribution des produits pétroliers. A son retour, vêtue de la blouse jaune ornée de la coquille Saint-Jacques brodée, elle gère personnellement les pompes à essence, les fournisseurs, le registre des produits pétroliers, la comptabilité, la facturation, l'accueil des clients puis, dans la foulée, elle passe même son permis poids lourd et se charge des livraisons de fuel et autres consommables. Une véritable "femme à tout faire" !
Devant l'augmentation incessante de la clientèle – nous sommes au cœur des Trente Glorieuses, les voitures se vendent bien (NDLR) –, l'atelier devient trop juste, ce qui oblige Jean à l'agrandir une première fois, puis une seconde. Il prend aussi plusieurs compagnons et des apprentis et renforce encore sa renommée. De son côté, en plus de la lourde charge mécanique, il devient pompier ; il est donc naturellement chargé de l'entretien des véhicules, forêt, feu et Jeep. Et comme il lui reste encore un peu de temps libre… il assure également, en relais avec Renée, les transports en ambulance!»
Dans une petite bourgade, un garagiste était beaucoup plus qu'un mécanicien, il était le garant du bon fonctionnement de tout ce qui roulait : «Malheureusement, Jean Tombelaine quittera ce monde en 1976, puis ses locaux seront loués à une société d'ambulances», explique Annie. «Un inventaire de l'ensemble des outils du garage sera effectué, dont je vous donne un court extrait : sept clés à molette, quatorze clés à bougies, sept axes de clés, une clé à bougie coudée, trois fers à souder en cuivre, une masse en acier, un maillet en bois, quatre ventouses pour rodage de soupapes, une chignole à main bivitesse… Cet inventaire à la Prévert est une petite partie d'une longue liste de quinze pages, extrêmement bien détaillée, écrite à la main, de tout l'outillage du Garage Tombelaine ayant œuvré à la renommée de Jean. A sa lecture, on peut presque sentir les odeurs de l'atelier, entendre les bruits et revoir la valse des clients, des apprentis et des fournisseurs. ■

Merci à Jeanne, son épouse, à la mémoire intacte, à sa fille Bernadette, gardienne des photos qui nous ont permis de rendre hommage à Jean et, en miroir, à tous les garagistes de ces années précieuses, où qu'ils soient dans l'Hexagone.



Le premier atelier, qui sera aménagé et servira d'habitation à la famille.

Robert, le fils de Jean et de Jeanne, faisant l'appoint d'huile d'une 4 CV Renault.

La Renault 4 Fourgonnette de Renault Service est prête à partir en dépannage.

AUTOMÉDON

19E SALON AUTO-MOTO CLASSIC & VINTAGE

12 ET 13 OCTOBRE 2019

PARC DES EXPOSITIONS
PARIS LE BOURGET

STANDS PROFESSIONNELS ET CLUBS
HALL (19.000 M²) + BOURSE EXTÉRIEURE

9H - 19H
ENTRÉE (+DE 12ANS) 14€

100 ANS DE CITROËN

- PIÈCES,
- SERVICES,
- DOCUMENTATION,
- VENTE VÉHICULES,
- DIVERS
- VINTAGE
- PODIUMS : OPEL, FORD, FIAT, US VINTAGE ET MOTOS

VENEZ EN ANCIENNE :
PARKING GRATUIT
1500 PLACES

Photo : Centre d'Archives de Terre Blanche

Réservation & Renseignements | 01 64 46 52 22 | www.automedon.fr | @SalonAutomedon

GEFCO Partners, unlimited
la vie de l'AUTO
Autoretro
la vie de la MOTO
motolégende
Antiquités Brocante
Collectionneur & Chineur
RÉTRO VISEUR
Paris Le Bourget un site VIPARIS
J2R
Le Journal de l'Automobile
Rétro Passion
NITRO MAGAZINE
KM/H
Vintage Racers

Moins dynamique qu'une 2 CV6, la 2 CV Spot, équipée du 435 cm³, n'est toutefois pas ridicule une fois lancée à bonne allure. C'est une voiture idéale pour rouler à 80 sans avoir le sentiment de se traîner.

Citroën 2CV SPOT

PLAISIR ILLIMITÉ

La série limitée Citroën 2 CV Spot a créé l'événement en avril 1976. Dévoilée le même jour dans chacune des concessions françaises, elle a été habillement mise en scène et les 1800 exemplaires ont été écoulés en moins d'une semaine. Essayons cet exemplaire vendu à Agen et miraculeusement préservé dans son état d'origine.

Texte et photos **Hugues Chaussin**

La 2 CV Spot est souvent présentée comme la toute première série spéciale européenne. Ceci n'est pas totalement exact puisqu'elle s'est fait griller la politesse de quelques jours par la discrète Simca 1 000 Extra, une auto qui n'a laissé aucun souvenir par la faute d'une présentation différant très peu du modèle initial. A l'inverse, la Citroën est joviale et elle en met plein les mirettes avec sa tenue légère et colorée, très "seventies". Comme une fine parure enveloppant la silhouette ultraconnue de la petite "deux pattes", cette livrée hors du commun ne passe pas inaperçue lorsqu'elle est dévoilée dans chaque garage Citroën de France, le samedi 10 avril 1976. Dévoiler est LE verbe approprié puisque les autos ont été exposées dans chacun des showrooms les huit jours précédant l'événement, recouvertes d'un drap de tergal rayé orange et blanc. Auparavant, le secret avait été bien gardé. Une partie des exemplaires ayant été produits avant commercialisation furent stockés au premier étage des usines de Levallois-Perret afin de rester à l'abri des regards. Les voitures furent ensuite acheminées discrètement, par camions, dans chaque coin de France. Le concept de série spéciale n'ayant aucun précédent en Europe – excepté la Simca –, Citroën crée l'événement en montant une opération commerciale titrée "Que la fête commence". En impliquant la totalité de ses concessionnaires, le constructeur ambitionne de "faire le buzz", comme on dirait aujourd'hui. Dans cette perspective, trois journées portes ouvertes, les 10, 11 et 12 avril 1976, sont le cadre d'un concours de vitrines à l'occasion duquel les équipes de vendeurs laissent libre cours à leur créativité. Le succès est au rendez-vous, dépassant même les prévisions les plus optimistes. Chaque hall Citroën est assailli de badauds venant au garage comme on irait visiter une exposition. Et puis il y a la curiosité, celle de découvrir ces autos surprises demeurées secrètes jusqu'au retrait des voiles en tissu polyester, dans toutes les villes de France, ce matin du 10 avril. Dans chaque invitation adressée à ses clients, le constructeur a préféré prévenir : « Dépêchez-vous de venir la voir. Peut-être aurez-vous le coup de foudre. »

Entièrement traitée en orange et blanc, la Spot est la première 2 CV en tirage limité

Hormis les ailes décabossées puis repeintes et les pare-chocs neufs, cette Spot est rigoureusement dans son jus d'origine.

Orange d'origine, les portières ont été agrémentées de deux bandeaux de peinture blanche (la couche est très fine) avant la pose de stickers SPOT sur la bande orange non repeinte. La baguette supérieure vient dissimuler la limite, grossière, entre les deux couleurs.

En 1976, les socles de feux arrière et de clignotants avant étaient encore gris.

En 1976, toutes les 2 CV possédaient des phares rectangulaires. Leur carénage était encore métallique. Ensuite, il sera en plastique.

Malgré le joint en caoutchouc, la trappe d'auvent est rarement étanche.

La capote orange va comme un gant à la Spot.

Les fameuses glaces latérales de la 2 CV qui, quelquefois, se dégrafent et vous détruisent le coude !

Les jantes de la Spot sont peintes en blanc Meige et équipées d'enjoliveurs de Dyane et d'Ami 8 reconnaissables à leur petit rebord.

CLUB DES AMIS DE LA 2 CV

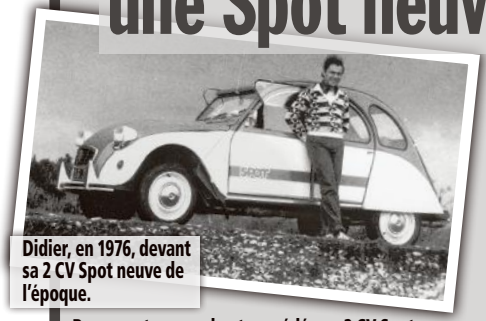
Didier Magne, notre sympathique propriétaire, est vice-président de celui qui est à ce jour le plus important club 2 CV de France. Histoire de bien faire les choses, le Club des Amis de la 2 CV a établi son siège social à Lempdes, dans le Puy-de-Dôme, une localité qui n'est autre que le fief de Pierre Boulanger, le créateur de la 2 CV. Composée d'une quinzaine de sections auxquelles s'ajoutent dix antennes régionales, l'asso fait preuve d'un extraordinaire dynamisme : la plupart des membres sont de gros rouleurs, certains n'hésitant pas à parcourir plusieurs milliers de kilomètres pour un raid au long cours.

Il en va ainsi de Didier qui, avec une quinzaine d'équipages, se rendra jusqu'en Mongolie en 2021. 30 000 km en dix semaines, ça n'est pas rien n'est-ce pas ? La cotisation donne accès à une importante documentation, aux conseils des adhérents les plus chevronnés en mécanique ainsi qu'à ceux de spécialistes des séries limitées, des Sahara, des utilitaires ou encore des versions les plus anciennes. Pour l'anecdote, précisons que cinq descendants de Pierre Boulanger sont membres des Amis de la 2 CV. Alors pourquoi pas vous ? Cotisation : 28 euros.

Club des Amis de la 2 CV, 18 lotissement Mégemont, 63370 Lempdes, T. 04 73 61 96 23, clubamis2cv.org

Didier Magne et sa Citroën 2 CV Spot 1976

"Nous avions acheté une Spot neuve"



Didier, en 1976, devant sa 2 CV Spot neuve de l'époque.

Rares sont ceux qui ont possédé une 2 CV Spot neuve. Didier Magne et son épouse Odile font partie de ces privilégiés. Vendeur chez Citroën, Didier a ainsi «eu la possibilité, en avril 1976, de passer commande d'une Spot. Ce sera la première livrée à Montauban. Mon épouse avait une 2 CV4 bleue qui avait moins d'un an et je l'ai remplacée par cette série spéciale. Elle se faisait régulièrement aborder dans la rue par des gens qui étaient intrigués par cette 2 CV particulière. Nous l'avons conservée quatre ou cinq ans, puis elle a cédé la place à une GS. Il y a environ 18 ans, Odile me disait, souvent "Bon sang, si j'avais gardé la Spot…". Il n'en fallait pas plus pour que je me mette en quête d'une rescapée. Je la voulais saine, d'origine, dans son jus. Pas une voiture restaurée ou bricolée. Après huit ans de recherches infructueuses, la chance a tourné. Un de mes collègues de la concession d'Agen, qui savait que je collectionnais les Citroën anciennes, appelle à la maison pour me faire savoir qu'une 2 CV allait être reprise pour une C1. Celle-ci était une première main, peu kilométrée. C'est Odile qui a répondu et lorsqu'il lui a dit qu'elle était peinte en orange et blanc, elle s'est empressée de me passer la communication. Nous sommes allés la voir sur-le-champ. Appartenant à une mamie de 81 ans, elle n'était pas fringante avec ses ailes cabossées et ses pare-chocs enfoncés, mais très saine et totalement authentique. Après lui avoir évité une mort certaine, je l'ai amenée par la route, j'ai fait décabosser et repeindre les ailes, remplacé les pare-chocs, nous avons effectué quelques retouches de peinture et nous l'avons entièrement lustrée. Le but était de la préserver dans son état d'origine.» ■

Voici l'invitation que Didier avait envoyée à ses clients avant la présentation de la 2 CV Spot à la concession Citroën dans laquelle il était commercial.

Bandeaux de portières "luxe" de 2 CV Club en plastique dur, charnières et vis apparentes, petits bouchons en plastique pour obturer les trous: toute la finition légère de la 2 CV !

Préservée ici sous des housses à la couleur très approchante, la sellerie de la Spot est carrément pimpante !

Hormis les garnitures de portes bicolores et le tendelet, l'intérieur de la 2 CV Spot est semblable à celui des autres 2 CV orange Téneré.

En bas, les commandes de lave-glace et d'essuie-glaces. En haut, un obturateur plastique qui dissimule l'emplacement dévolu au témoin d'huile sur les 2 CV6. Les propriétaires de 2 CV4 avaient le privilège de prendre leur moteur dans la figure sans être prévenus !

Lorsqu'il a dessiné la 2 CV Spot, Serge Gevin a opté pour le bicolorisme, une solution qu'il reprendra lorsqu'il élaborera la décoration de la célébrissime Charleston.

Le tendelet en tergal est l'accessoire qui tue. Il a souvent été retiré par les premiers propriétaires. De fait, cette pièce est devenue très rare, tout comme les petites agrafes et les ressorts qui le maintiennent. Il est interdit de les égarer !

La Spot est dotée du "grand" compteur. Notez la teinte chocolat du plastique.

Entièrement traitée en orange et blanc, la Spot possède un petit plus psychologique qui lui donne un attrait sans précédent: il s'agit de la première édition en tirage limité. Cet argument, assorti d'une adroite communication, permet d'appâter le client avant de décupler son envie. « Si vous ne commandez pas aujourd'hui, je ne vous garantis pas qu'il en reste demain», martèlent des vendeurs qui n'ont pas à forcer leur talent pour écouler les stocks: les 1 800 exemplaires prévus pour le marché français sont tous vendus au bout de six jours. Cette réussite incitera le constructeur à renouveler l'opération, après l'été, en diffusant 1 000 exemplaires supplémentaires répartis dans quatre autres marchés européens: l'Angleterre, l'Italie, la Suisse et le Bénélux. Didier Magne, le propriétaire de la Spot qui illustre ces pages, était jeune commercial Citroën à ce moment-là. Il se souvient: « Si nous en avions eu 30 en stock, elles seraient toutes parties. L'engouement pour cette 2 CV a été impressionnant. »

La Spot est une 2 CV4, elle est donc animée par la version 435 cm^3 du bicylindre à plat, un moteur relégué au second plan depuis la sortie de la 2 CV6 et de son 602 cm^3. Moins souple, nettement moins robuste et pas forcément plus économique, ce bloc développe 26 ch SAE, soit 24 ch DIN, au régime élevé de 6 750 tr/mn. Avec l'arrivée de la 2 CV6 en 1970, les ventes de 2 CV4 ont décliné, ce qui a occasionné un surplus de mécaniques "435" qu'il a bien fallu écouler. Ceci est sans doute l'une des raisons de l'existence de cette série limitée. L'explication officielle a davantage de solennité: la sortie de la Spot marquerait symboliquement le cap des cinq millions de 2 CV produites.

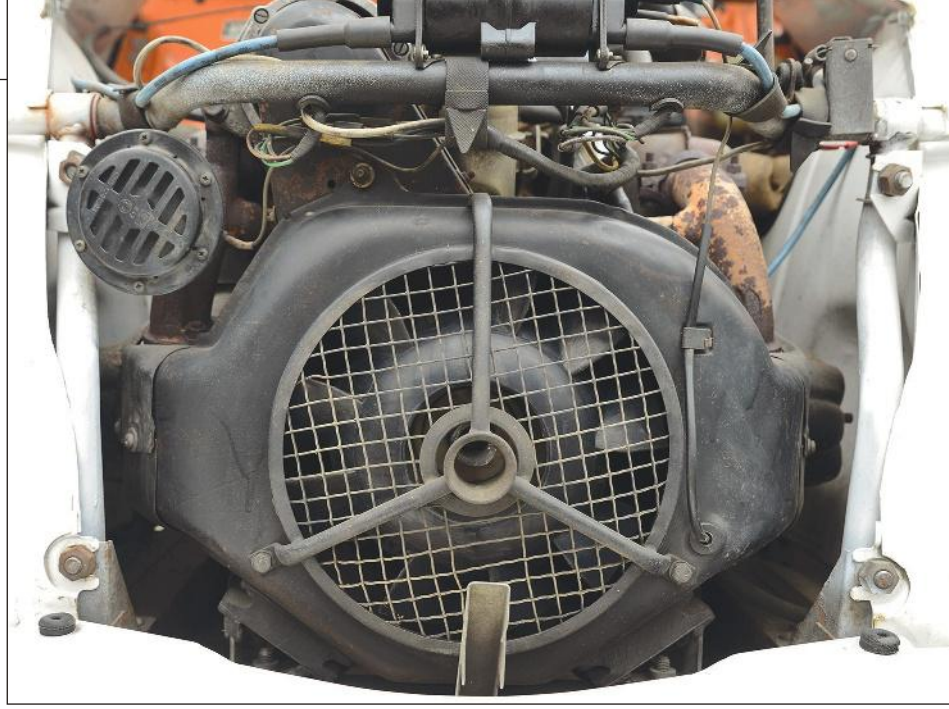
Si la motorisation n'est pas l'argument principal de cette variante, c'est son look insolite qui motive les acheteurs. Jeune et colorée, la Spot est l'œuvre du styliste Serge Gevin, lequel deviendra par la suite "Monsieur séries spéciales" chez Citroën en signant les GS Basalte, Visa Sextant, Dyane Caban, mais aussi la 2 CV Charleston. Initialement, cette déclinaison aurait dû être baptisée 2 CV Transat, comme en atteste un prototype à capote rayée, mais c'est finalement l'appellation Spot, pourtant moins en phase avec l'esprit "plage" souhaité par Gevin, qui a été retenue. Les raisons de ce choix surprenant ne sont pas totalement connues, chacun y allant de sa propre supputation.

La Spot a été élaborée de la façon suivante: partis d'une caisse orange Ténéré, les techniciens ont monté des ailes et des joues d'ailes blanches, puis ils ont repeint les panneaux de portes – orange d'origine – dans le même blanc Meige après avoir pris soin de coller un cache pour préserver une bande horizontale orangée. Une fois ce cache retiré, ils ont apposé les lettres SPOT sur cet emplacement. La capote orange petit grain est celle montée d'origine sur les 2 CV couleur Ténéré. En définitive, la Spot est une 2 CV4 orange Ténéré modifiée. Cette version dispose d'un accessoire spécifique: un tendelet en tergal rayé orange et blanc qui vient, lorsque la capote est enroulée, protéger du soleil et du vent les deux personnes assises devant. D'ordinaire, les sièges séparés à l'avant sont une option sur la deux pattes. Empruntés

En définitive, la Spot n'est qu'une 2 CV4 orange Ténéré modifiée

à la 2 CV orange Ténéré, c'est-à-dire confectionnés en tissu Jersey orange vénitien, ils sont livrés en série sur la Spot. Les garnitures de portes ont été réalisées suivant le même principe que les panneaux de tôlerie : le simili orange (issu une fois encore de la 2 CV couleur Ténéré) a été agrémenté de bandes verticales réalisées à la peinture blanche. Un vrai bricolage qui fait néanmoins son petit effet. Toujours à l'intérieur, la planche de bord avec grand compteur et le volant en bakélite Quillery de diamètre important sont traités en brun, une teinte que l'on retrouve sur tout l'accastillage intérieur, y compris l'habillage de ventilation et les bandeaux supérieurs de portes. Pourquoi cette couleur ? Tout simplement parce que c'est celle qui équipe les 2 CV orange Ténéré produites en 1976. Revenons dehors avec les jantes, les pare-chocs et les supports de butoirs peints en blanc Meige au lieu du gris rosé d'origine. Des enjoliveurs en inox poli de Dyane agrémentent les roues alors que la calandre à contour chromé, les phares rectangulaires à carénage métallique, le large pare-chocs arrière et la capote à ouverture intérieure sont communs à toutes les 2 CV du moment.

il ne démérite pas, notamment dans les montées, face au "gros" 602 cm³. Cette relative nervosité, nous la devons surtout au rapport de pont raccourci. Alors que nous roulons sans forcer à 80 km/h, Didier me propose de remettre la capote en place. Non pas que le ciel se couvre, mais le tendelet, rare, fragile et constitué de plein de petites pièces d'accrochage n'apprécie pas d'être secoué par le vent. Evidemment, une 2 CV se goûte davantage découverte, mais cela n'a pas d'importance puisque nous sommes en présence d'une véritable pièce de collection que Didier et son épouse Odile entretiennent avec amour. Au gré de nos pérégrinations, je m'amuse du regard tantôt réjoui, tantôt incrédule des gens que nous croisons. Cette voiture n'est pas tout à fait comme les autres, c'est certain. Quelle que soit la route empruntée, le confort de suspension est parfait, c'est sans doute la qualité première d'une auto aussi ludique que pratique. Spot ou pas Spot, la 2 CV est une machine formidable qui trouve encore tout son sens aujourd'hui. A l'heure de la réduction des cylindrées des moteurs pour des raisons de pollution et de consommation, cette voiture minimaliste peut bomber le capot : capable de



Le moteur 435 cm³ se reconnaît à sa petite turbine de refroidissement.

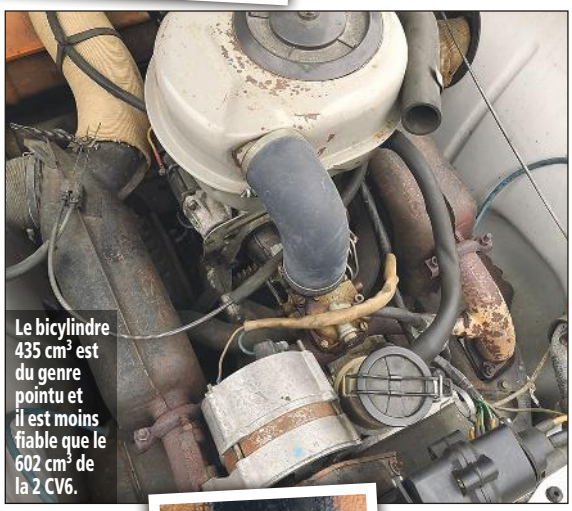
Les tambours de freins accolés à la boîte.

Le carburateur est un Solex simple corps de 34 mm.

Cette voiture n'est pas tout à fait comme les autres, c'est certain

Après avoir listé ces détails, Didier me propose de l'aider à décapoter la 2 CV afin de profiter du beau temps. Nous défaisons le crochetage intérieur, basculons l'armature métallique vers l'arrière puis enroulons la capote, chacun de son côté. Une fois celle-ci retenue avec les deux sangles, nous partons cheminer sur les bords du Tarn. La sonorité du 435 cm³ a beau être moins rauque que celle du 602 cm³, on identifie le roulement particulier de la Deuche. Dès les premiers mètres, je retrouve aussi le balancement caractéristique de la caisse au moindre mouvement du volant. A gauche, on s'agrippe sur les commandes alors qu'à droite, on fait comme on peut où on peut ! La grille des vitesses décalées, avec marche arrière et première en face l'une de l'autre, est bien connue. Au bout de la tringlerie, nous rencontrons une boîte "courte" bien utile pour permettre au minuscule moteur de 24 ch de s'acquitter convenablement de sa tâche. Si son côté pointu ne favorise ni la souplesse d'utilisation, ni le confort auditif, le bicylindre est loin d'être ridicule. Promettant d'emmener la deux pattes à un petit 105 km/h, consommer moins de cinq litres, elle aurait tout pour satisfaire les bien-pensants qui prétendent dicter la conduite que nous avons à tenir. Dès lors, que l'on m'explique pourquoi cette innocente 2 CV Spot de 1976 est interdite dans certains centres-villes, zones où un gros véhicule diesel récent, prétendument "propre", est invité à disperser ses particules dans les embouteillages. Si le plaisir promis par la 2 CV Spot n'a pas de limites, il semblerait que quelques-uns, parmi nos administrateurs, soient à l'inverse sérieusement limités. ■

Merci à Odile et Didier Magne pour le prêt de leur authentique 2 CV Spot.



Le bicylindre 435 cm³ est du genre pointu et il est moins fiable que le 602 cm³ de la 2 CV6.

Identification

Plaque d'identification: rivetée sur la tôle d'auvent.

Frappe à froid: poinçonnée sur le plancher côté siège passager.

Identification peinture: médaillons rivetés à l'extrémité droite de la tôle d'auvent + marquage au pochoir.

Numéro de moteur: plaquette rivetée sur le carter, près du démarreur.

Passeport technique Citroën 2 CV Spot

MOTEUR

2 cylindres à plat opposés par la base (type A79/1) implanté longitudinalement en porte-à-faux avant. Carter moteur et culasses en alliage, cylindres en fonte ailetée, un arbre à cames central entraîné par pignons, deux soupapes en tête (en V) par cylindre, commande par poussoirs, tiges et culbuteurs, rappel par ressorts hélicoïdaux. Vilebrequin en acier matricé sur deux paliers, antifriction par coussinets minces, graissage sous pression par pompe mécanique ■ **Cylindrée :** 435 cm³ ■ **Alésage x course :** 68,5 x 59 mm ■ **Puissance maxi :** 26 ch SAE à 6 750 tr/mn ■ **Couple maxi :** 2,9 mkg DIN à 4 500 tr/mn ■ **Rapport volumétrique :** 8,5 : 1 ■ **Alimentation :** un carburateur simple corps inversé Solex 34 PCIS 6 ■ **Allumage :** batterie 12 V 25 Ah, bobine et distributeur, alternateur 400 W ■ **Refroidissement :** par air pulsé avec ventilateur à huit pales.

TRANSMISSION

Traction avant ■ **Embrayage :** monodisque à sec ■ **Boîte de vitesses :** 4 rapports synchronisés + MAR, levier au tableau de bord ■ **Rapports de boîte :** 1re : 0,144 - 2e : 0,281 - 3e : 0,469 - 4e : 0,678 - MAR : 0,144 ■ **Rapport de pont :** 8 x 33.

STRUCTURE

Limousine 4 portes, 4 places, plateforme en acier séparée sur laquelle est boulonnée une carrosserie en tôles d'acier ■ **Suspension AV :** roues indépendantes par bras tirés, ressorts longitudinaux disposés dans des pots avec interaction, frotteurs à friction avec batteurs à inertie ■ **Suspension AR :** roues indépendantes par bras tirés, ressorts longitudinaux disposés dans des pots avec interaction, amortisseurs télescopiques ■ **Roues :** en tôle 4 J 15 ■ **pneus :** Michelin X 125 SR 180 ■ **Freins :** tambours AV/AR ■ **Frein à main :** mécanique, sur les roues AV ■ **Direction :** à crémaillère ■ **Rayon de braquage :** 5,35 m ■ **Dimensions (L x l x h) :** 3,83 x 1,48 x 1,60 m ■ **Empattement :** 2,40 m ■ **Voies AV/AR :** 1,26 m ■ **Poids :** 575 kg.

PERFORMANCES

Vitesse maxi : 105 km/h ■ **Consommation :** 5,5 l/100 km.

PRODUCTION

1 800 exemplaires vendus en France en avril 1976 (assemblés de février à l'été 1976) + 1 000 pour l'export (Suisse, Grande-Bretagne, Italie, Bénélux) dès octobre 1976, avec moteur 602 cm³ ou 435 cm³ et gouttières chromées ■ **Type Mines :** 03KB ou 05KB (la première Spot porte le numéro de série 03KB5635) ■ **Prix en avril 1976 :** 13 600 F (aucune option) ■ **Teintes :** blanc Meige AC088 et orange Téneré AC329, capote orange ■ **Puissance fiscale :** 2 CV.

COTATION

Sujet brûlant s'il en est, la cote des 2 CV agace les passionnés autant qu'elle excite les spéculateurs. Mais la loi de l'offre et de la demande étant ce qu'elle est, les rares Spot qui peuvent se trouver à la vente se négocient généralement très cher pour de "simples" 2 CV 4. Une dépense de 10 000 euros est tout à fait réaliste pour une belle auto authentifiée et conforme, mais pas "concours".

En 1976, les 2 CV avaient déjà le pare-chocs large (peint en blanc sur la Spot) équipé de sa bande autocollante noire. En revanche, elles étaient encore dotées de la baguette marquée Citroën et du cartouche en inox brossé. Curieusement, il n'y avait pas de marquage SPOT à l'arrière.

DU VOLUME ET DE LA classe

Premier break officiellement produit par la marque de Stuttgart, la série 123 associe élégance et côté pratique, charme et robustesse. Accueillante, rassurante et très fiable, elle est prête à avaler les kilomètres grâce au couple de son bon vieux diesel atmosphérique permettant en outre une conduite relaxée, sans le moindre souci. Une voiture haut de gamme, mais pas ostentatoire, qui s'achète de nos jours au prix d'une citadine d'occasion.

Texte **Marco Visani** - Photos **IsolaPress**

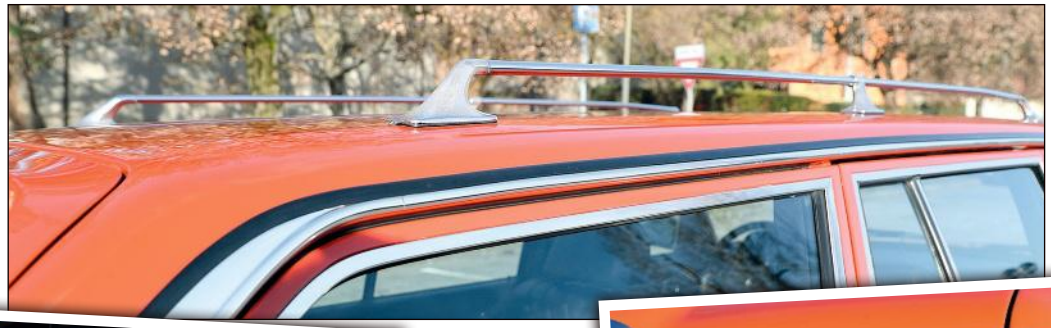
Sur la route, malgré une motorisation un peu juste, le break 240 TD allie douceur et confort.

Par rapport à la série précédente, les W114/115, la 123 marque une rupture esthétique avec une face avant totalement repensée : exit les gros phares verticaux, les nouvelles optiques sont désormais horizontales.

A bien y réfléchir, que l'une des marques automobiles les plus anciennes au monde – ses origines remontent à 1885 – n'ait produit son premier break qu'à la fin de l'année 1977 apparaît paradoxal. Pourtant, ce fut effectivement le cas de Mercedes-Benz, dont l'image aurait pu être encore améliorée si elle avait disposé d'une telle carrosserie plus tôt. Faute d'être bon marché, les voitures de Stuttgart ont toujours bénéficié d'une excellente qualité de construction et d'une fiabilité mécanique à toute épreuve. Opter pur une Mercedes, c'est indéniablement faire le choix de la distinction, mais sans ostentation. Elle est d'ailleurs plébiscitée par les conducteurs de taxis du monde entier, lesquels ont souvent parcouru plus d'un million de kilomètres à bord de leurs berlines diesel sans jamais remplacer le moteur. De plus, Mercedes-Benz étant le seul constructeur *premium* à avoir toujours intégré, dans sa gamme, des utilitaires et des poids lourds, un break aurait été le trait d'union idéal entre la classe de ses berlines, coupés et cabriolets et la force tranquille, rustique et rassurante de ses véhicules professionnels. Sans compter que le marché allemand n'a jamais été insensible aux grands breaks confortables et sans fioritures – à l'image d'une Opel Rekord Caravan, par exemple. Mais la marque à l'étoile ne proposera jamais officiellement un break sorti de ses usines. A l'époque de la berline W110, connue sous le petit nom de *Heckflosse* (petite queue), cette déclinaison pouvait être commandée dans une concession Mercedes, mais ce n'était qu'un véhicule assemblé par un sous-traitant à la production limitée [1]. La série suivante, la W114/115, n'a pas non plus offert ce type de carrosserie [2]. C'est donc la série 123 [3] qui donnera enfin droit de cité au break au sein des usines Mercedes. La berline dont ce break dérive est dévoilée en janvier 1976 [4] pour remplacer la série 114/115, lancée huit ans auparavant [5]. Loin d'être révolutionnaire ("révolution" n'est pas un mot très apprécié à Stuttgart), la "petite" [6] Mercedes est une évolution dans la tradition. Au niveau du style, elle reprend pas mal d'idées de la Série S W116 de 1972, dans une forme plus compacte et légèrement assouplie. Par rapport à l'ancien modèle, elle s'identifie essentiellement à sa face avant remodelée : abandonnant les phares verticaux si typiques, elle adopte des éléments horizontaux reliés à la calandre Mercedes par un vitrage contenant des fausses grilles et quatre phares : circulaires (de diamètre distinct) sur les modèles à quatre cylindres essence et les diesels – quel que soit leur type de motorisation –, et carrés à l'extérieur et ronds à l'intérieur sur les six cylindres essence. Autres petites différences qui permettent de reconnaître ces dernières : les pare-chocs sont dépourvus d'angles caoutchoutés et la baguette chromée fixée sous les optiques arrière et les grilles situées à la base du pare-brise sont chromées au lieu de noires.

Loin d'être révolutionnaire, la "petite" Mercedes-Benz est une évolution dans la tradition

Si la W114/115 reposait sur le même empattement que la précédente W111/W112 (2,750 m), la nouvelle W123 a une distance entre les essieux portée à 2,795 m qui implique une augmentation de la longueur de 4,680 à 4,725 m. Elle est un peu plus large (1,786 m contre 1,770), presque aussi haute (1,438 m en lieu de 1,440) et son Cx de 0,42 est une performance pour une berline tricorps. Si le dessin du train avant a été remanié [7], essieu arrière, transmission et la plupart des moteurs à arbre à cames en tête [8] sont reconduits de l'ancienne série sans modifications [9]. La gamme intègre quatre diesels (200 D de 55 ch, 220 D de 60 ch, 240 D de 65 ch, 300 D de 80 ch, ce dernier étant un cinq cylindres) et cinq modèles à essence : deux quatre cylindres (200 de 94 ch et 230 de 109 ch) et trois six cylindres (250 de 129 ch, 280 de 156 ch, 280 E à injection de 177 ch). En août 1978, la 240 D voit son moteur légèrement modi-



Les barres de toit chromées étaient une option choisie par la quasi-totalité des clients passant commande d'un break 123.

La 123 est la toute dernière Mercedes à profiter des enjoliveurs en inox dont la couleur est assortie à celle de la carrosserie.

Jusqu'à l'année modèle 1983, reconnaître une 123 quatre ou cinq cylindres d'une six cylindres était très simple : les premières possédaient une paire de feux circulaires de diamètres différents, les secondes des optiques extérieures carrées couplées à des rondes.

La coque chromée des rétroviseurs (de série des deux côtés sur le break) est un élément pratique qui donne un côté très chic à cet équipement banal.

Extrêmement robuste, la poignée de porte se compose d'un encadrement en acier solidaire à la carrosserie et d'un élément escamotable en plastique noir.

Les grilles de ventilation situées à la base du pare-brise sont noires, comme sur les quatre cylindres d'avant 1983. Par la suite, même les six cylindres passeront à ce noir "unifié" (à la place du grillage chromé).

La 123 a été la dernière Mercedes à proposer des pare-chocs en acier. Sur chaque angle, une garniture en caoutchouc protège l'épaisse lame des accrochages. Cependant, sur les six cylindres, ces protections en coin sont absentes jusqu'en 1982. Les bavettes constituent un accessoire d'époque très prisé des propriétaires de breaks.

fié : la cylindrée baisse de 2404 à 2399 cm³ pour des raisons fiscales, tandis que la puissance augmente de 65 à 72 ch. Pour le même motif, la 300 D et son 3005 cm³ repasse sous les 3 litres avec 2998 cm³, la puissance grimpant quant à elle à 88 ch. L'année suivante, la 200 D accueille 60 ch et la 220 D disparaît. En 1980, c'est au tour des moteurs essence d'évoluer : la 200 compte désormais 109 ch et la 230 est épaulée par la

[1] Cette transformation était l'œuvre du carrossier belge IMA SA basé à Malines, entre Bruxelles et Anvers. Produits entre 1965 et 1968, les breaks reprenaient les moteurs des berlines (200, 230 et 230 S essence, 200 D diesel). Ayant été fabriqués à environ 3000 exemplaires, ils étaient équipés en série de suspensions hydropneumatiques à l'arrière.
[2] Crayford, Miesen et autres spécialistes ont en effet fabriqué des W114 carrossées en break, mais ce n'étaient que des hors-séries jamais commercialisés par le réseau du constructeur.
[3] Même si, par habitude, toute la famille est surnommée W123, dans les faits, cette dénomination ne concerne que la berline. Le break est en effet désigné S123 et le coupé C123, ce qui est également valable pour les autres modèles de la marque.
[4] Des exemplaires de présérie ont été assemblés dans l'usine de Sindelfingen à partir de juillet 1975; la production du modèle définitif démarre en novembre de la même année. Dans les premières semaines, seules des 280 et 280 E sont fabriquées, ou presque, pour permettre au réseau des concessionnaires de disposer de la meilleure configuration mécanique de la dernière-née.
[5] La curieuse dénomination "/8" (*Strichacht* en allemand) qui accompagne la 114/115 tout au long de sa carrière reprend le chiffre final de l'année (1968) durant laquelle l'auto a été lancée. Cette tactique avait été adoptée pour la distinguer des précédentes modèles des gammes W111 et W112 qui gardaient à peu près les mêmes désignations commerciales (200, 220, 250, 300 etc.).
[6] En ce temps-là, la gamme Mercedes repose sur trois familles de modèles: les "petites" 200 à 300, la grande Série S (*Sonderklasse*, ou classe supérieure) et le spider SL. A noter que la dénomination S-Klasse (Classe S) au lieu de Série S ne sera utilisée qu'à partir de la moitié des années 90, alors que toutes les Mercedes seront identifiées par le mot "Classe" suivi d'une lettre. Une tradition qui perdure encore de nos jours.
[7] Outre l'augmentation de la voie de 1,444 à 1,488 m, la suspension a été redessinée en délaissant les bras superposés pour des bras triangulaires avec ressorts hélicoïdaux et amortisseurs séparés.
[8] La distribution est du type mono-arbre sur les quatre cylindres et bi-arbre sur les six cylindres.
[9] Seule la 250 six cylindres 129 ch remplace l'ancienne 280 de 130 ch.

230 E de 136 ch. De son côté, la 250 atteint les 140 ch grâce à un carburateur revisité. En août 1981, 230 et 280 essence s'effacent alors que débarque la 300 Turbodiesel, le premier diesel suralimenté de Mercedes : un cinq cylindres de 125 ch uniquement accouplé à une boîte de vitesses automatique à quatre rapports jusque-là réservée aux Etats-Unis. En septembre 1982, la présentation est unifiée : dorénavant, même les quatre cylindres auront droit aux phares avant carrés. Au passage, la 280 E s'offre 185 ch tandis qu'airbag et ABS sont désormais optionnels sur toutes les versions.

Le modèle T (pour Transporter) est quant à lui présenté en novembre 1977 et lancé sur les marchés européens au printemps 1978. Il adopte à peu près les mêmes mécaniques que les berlines, exception faite des 200 et 200 D qui ne sont pas disponibles à ses débuts, la 200 T étant introduite courant 1980. Pour le reste, le break reprend les évolutions de la berline [10]. Une fois la Série 124 dévoilée, en novembre 1984, la gamme 123 commence à se rétrécir. En avril 1985, la production des 200 D est suspendue et, en août, c'est au tour de celle des 300 D et des coupés. En novembre, la fabrication des autres berlines est stoppée. Le break est donc le dernier à quitter la scène en janvier 1986. La 123 entre dans l'histoire comme la Mercedes de classe "intermédiaire" (celle qui, de nos jours, est représentée par la Classe E) avec des chiffres de ventes excellents : un peu moins de trois millions d'unités écoulées, contre les 1,8 des W114/115 qui l'avaient précédée et les 2,7 de la W124 qui lui succédera. Sans compter que des centaines de milliers d'exemplaires continuent de sillonner les routes du monde entier sans se soucier des modes, à l'image de la 240 TD que j'ai choisie pour mon essai.

[10] Entre 1977 et 1985, la gamme 123 a été déclinée en coupé, avec empattement raccourci de 8,5 cm. Sa gamme de moteurs reprenait celle de la berline, à l'exception des quatre cylindres 2 et 2,5 litres et des diesels atmosphériques. Par contre, une 300 CD et une 300 CD Turbodiesel ont existé : elles étaient réservées à l'Amérique du Nord. Des berlines L (Lang), soit des limousines à empattement allongé de 63 cm, ont également été au programme et produites à environ 21 000 unités.

Le modèle T est présenté en novembre 1977 et arrive sur le marché au printemps 1978

Après la 230 TE, la 240 TD est le break le plus diffusé de la série 123, représentant à elle seule environ un cinquième de la production du modèle. Cette Mercedes dévoile ses qualités dès que l'on ouvre la porte : sa poignée est large et si solide qu'on dirait qu'il est possible de s'y accrocher sans qu'elle se casse ! Le poste de conduite est parfait. Le siège a le sens de l'accueil : large, légèrement dur, avec une assise plus basse qu'on s'y attendrait (la hauteur est réglable). Je me retrouve presque allongé, avec un énorme espace pour mes jambes et abondance de centimètres aux coudes. Le frein à main, qui s'enclenche par une pédale, se débloque grâce à la tirette noire située à côté du volant : une solution que j'adore. Mais je dois quand même reconnaître que, du coup, les départs en montée se compliquent, car il y a tout un rituel à respecter : mettre obligatoirement le levier au point mort, freiner avec le pied droit, bloquer le frein à main avec le gauche, pousser l'embrayage, enclencher la première, donner un brin de gaz et, en même temps, relâcher le frein à ma… pardon, à pied en tirant le bouton sur le tableau. Ce n'est pas évident, mais on s'y fait. Par contre, le démarrage du diesel qui, sur les toutes premières 123, était encore de l'ancien type, comme sur les 114/115, a été simplifié : une fois la clé tournée, il faut juste attendre quelques secondes pour que le témoin de préchauffage s'éteigne avant de terminer le tour de clé et démarrer. Bénéficiant d'une bonne isolation, le quatre cylindres n'est pas bruyant à froid, tout comme à bas et moyen régime. Sa sonorité ne se manifeste nettement qu'une fois les 100 km/h fran-

Même sans disposer de l'air conditionné, la 123 permet le réglage séparé de la température sur les deux côtés de l'habitacle : un confort pas si courant à cette époque. Le ventilateur est à trois vitesses, les réglages sont simples et la montée en température au cours de l'hiver rapide.

Simple, élégante, sans coquetteries mis à part des chromes qui en soulignent le côté classique, la Mercedes 123 compte parmi les breaks les plus séduisants de son époque. Son encombrement important est identique à celui de la berline : 4,73 m en longueur et 1,79 en largeur. Cette belle teinte orange (Englischrot, rouge anglais, dans le nuancier Mercedes) lui donne des airs typiquement allemands.

Le tableau de bord d'une 123, ou comment valoriser le plastique en misant sur la qualité de la matière, le traitement de surface, l'ergonomie. Même si les baguettes métalliques sont quasiment absentes, l'ensemble ne donne pas une impression d'indigence. Bien au contraire.

Sur la contre-porte, robustesse (un simili increvable) et praticité (une poignée accoudoir géante, un espace de rangement généreux, le rétroviseur réglable de l'intérieur) sont les maîtres-mots, mais les lève-vitres électriques sont absents : ici officient encore les bonnes vieilles manivelles.

A l'arrière, austérité et espace sont au rendez-vous. La banquette est large, un brin rigide et présente un dossier un peu trop positionné à la verticale.

Ah, ces beaux temps où les diesels n'avaient pas droit à un compte-tours ! Le combiné VDO comprend jauge à essence, manomètre d'huile et thermomètre d'eau dans le premier cadran, tachymètre et double compteur sur le deuxième, montre électrique sur le troisième. Parmi les sept voyants, notez – en bas à droite – celui du préchauffage du diesel.

A gauche du volant se situe la tirette permettant de débloquer le frein de stationnement, la commande des feux et, un classique chez Mercedes, le commodo unique à gauche qui actionne les clignotants, les codes-phares et les essuie-glaces.

Sur le break 123, entre hayon et dossier, on compte... 123 cm de longueur exploitable qui s'accroissent jusqu'à 178 une fois la banquette rabattue. En hauteur, on dispose de 86 cm. En voyageant à cinq, le volume du coffre est de 600 litres, soit 140 de plus que sur la berline. La roue de secours se trouve sur le côté gauche.

Matteo Schiavon et sa Mercedes-Benz 240 TD de 1981

"Dix Mercedes dans mon harem"

Dans la famille de Matteo Schiavon, entrepreneur âgé de 49 ans habitant Saonara, dans la province de Padoue, on a toujours roulé en Mercedes. Il est donc à tout à fait naturel qu'au moment de choisir une voiture de collection, celui-ci se soit adressé à sa marque fétiche, sans toutefois se limiter à un seul modèle. Outre le break 123 essayé dans ces pages, il aligne dans son garage 220 SE W112 1964, 300 SE de la même famille 1969, 280 SE W108 1970, 220 D Lang W115 1970, 280 E W114 1972, 280 SE W116 1974, 240 G 1982, 560 SEL W126 1984 et une 240 D W123 cinq vitesses 1985 pour un total de dix voitures dans un état impeccable, toutes plus belles les unes que les autres, auxquelles il faut ajouter une énième Mercedes en moderne: un break de la Classe E. La 240 TD qui illustre cet article, mise en circulation le 7 août 1981, était l'auto de fonction d'une entreprise turinoise. Matteo l'a achetée en avril 2008 dans son jus en se limitant à des petites retouches, à l'image du remplacement des enjoliveurs de roues et des bavettes ou d'un polissage. La carrosserie avait déjà été restaurée, en s'attachant à la qualité, par le propriétaire précédent. La mécanique n'a eu besoin que d'une bonne vidange et, par précaution, d'une pompe à gazole neuve. Avec 209 000 km au compteur, ce modèle est encore un jeunot. « Durant des années, j'ai fait la cour au propriétaire d'une 280 TE qui n'avait pas la moindre intention de s'en séparer. C'est lui qui, en coopération avec mon mécano, a attiré mon attention sur le fait que, dans ma ville roulait cette magnifique… alternative en nuance Englischrot. J'adore prendre la route et sillonner l'Europe avec mes anciennes. Quand c'est au tour du break d'être de corvée, je suis dubitatif car même si c'est le véhicule le plus sobre et le plus spacieux de ma collection, c'est aussi le plus lent. Mais il est tellement charmant que je n'ai pas hésité à le choisir pour un voyage en Bretagne. » ■

Passeport technique Mercedes-Benz 240 TD

MOTEUR

Type OM 616D24, cycle diesel. 4 cylindres en ligne, disposé longitudinalement à l'avant, bloc et culasse en fonte, vilebrequin sur cinq paliers, soupapes en V commandées par un arbre à cames en tête entraîné par double chaîne ■ **Cylindrée :** 2 399 cm³ ■ **Alésage x course :** 90,9 x 92,4 mm ■ **Taux de compression :** 21,5:1 ■ **Puissance maxi :** 72 ch DIN (53 kW) à 4 400 tr/mn ■ **Couple maxi :** 14 mkg DIN (137 Nm) à 2 400 tr/mn ■ **Alimentation :** pompe à injection mécanique en ligne Bosch ■ **Allumage :** par batterie 12 V 88 Ah, auto-inflammation, bougies de préchauffage à froid ■ **Refroidissement :** liquide par radiateur.

TRANSMISSION

Roues arrière motrices ■ **Embrayage :** mono-disque à sec à commande hydraulique ■ **Boîte de vitesses :** 4 rapports + MAR synchronisés, levier au plancher ■ **Rapports de boîte :** 1re : 3,910 - 2e : 2,320 - 3e : 1,420 - 4e : 1 - MAR : 3,780 ■ **Rapport de pont :** 3,690 (couple conique hypoïde : 13 x 48).

STRUCTURE

Break 5 portes, 5 places, caisse monocoque autoportante en tôles d'acier, faux châssis avant ■ **Suspensions AV :** roues indépendantes avec trapèzes, ressorts hélicoïdaux, barre antidévers, amortisseurs hydrauliques ■ **Suspension AR :** roues indépendantes avec bras triangulaires, ressorts hélicoïdaux, barre antidévers, amortisseurs hydrauliques et correcteur de hauteur automatique à commande hydropneumatique ■ **Freins :** disques AV/AR assistés par servofrein ■ **Frein à main :** mécanique, agissant sur les roues arrière ■ **Direction :** à recirculation de billes, servo-assistance en option ■ **Diamètre de braquage :** 11,2 m entre murs ■ **Jantes :** en acier, 6Jx14" ■ **Pneumatiques :** 195 SR-14 ■ **Dimensions (L x l x h) :** 4,725 x 1,786 x 1,425 m ■ **Empattement :** 2,795 m ■ **Voies AV/AR :** 1,488/1,446 m ■ **Volume du coffre :** 0,6 à 1,5 m³ ■ **Poids à vide :** 1 515 kg.

PERFORMANCES

Vitesse maxi : 143 km/h ■ **Accélération 0-100 km/h :** 23,2 s - **Consommation :** 11 l/100 km.

PRODUCTION

Novembre 1977 - janvier 1986 : 199 517 exemplaires répartis comme suit : 200 T, 18 860 - 230 T, 6 884 - 230 TE, 42 284 - 250 T, 7 704 - 280 TE, 19 789 - 240 TD, 38 903 - 300 TD, 36 874 - 300 TD Turbodiesel, 28 219 ■ **Total de la série 123 (berlines, coupés, limousines, breaks et châssis confondus, novembre 1975 - janvier 1986) :** 2 969 914 *[Source :* Mercedes-Benz W123 Series, *Brian Long, Veloce Publishing, 2015].*

COTATION

Il y a dix ans, une 240 TD était une voiture d'occasion et coûtait le prix d'un entretien en réseau officiel. De nos jours, elle reste très abordable, mais sa cote a quadruplé : pour un exemplaire en bon état, il faut débourser au moins 4 000 euros.

Si besoin, le capot moteur peut s'ouvrir à 90°. Bricoler sur une 123 est alors un vrai bonheur.

Sur le côté droit, ce bocal est le vase d'expansion du liquide du correcteur de hauteur automatique du train arrière.

La vue d'ensemble du compartiment moteur – côté gauche (alimentation) – permet de mettre en valeur le moteur surélevé, la radiateur long mais peu épais, le bocal de lave-glace, la pompe d'assistance de direction ZF, le filtre à gazoil et la pompe à injection. Petite particularité de la 123 : la vidange peut se faire par aspiration depuis l'orifice de la jauge à huile, ce qui évite de devoir se glisser sous l'auto.

Sur le couvercle de culasse, on peut lire l'ordre d'explosion des cylindres.

Identification

Plaque constructeur : sur le bord du capot moteur, à gauche.

Frappe à froid : sur l'auvent, au dessous du joint.

Codes pièces et couleur : sur le bord du capot moteur, à droite.

Les optiques arrière sont très étroites afin de ne pas empiéter sur le hayon, très large. Le "T" du monogramme TD ne signifie pas Turbo, comme on le croit souvent, mais Transporter. L'autocollant en anglais (Old Mercs never die, les anciennes Mercos ne meurent jamais) n'exagère pas : dans la plupart des cas, ces modèles ont largement dépassé le demi-million de kilomètres.

Au cas où la voiture serait équipée d'une banquette supplémentaire, le hayon peut s'ouvrir de l'intérieur. A droite de l'essuie-glace, on remarque la fermeture de sécurité.

Une fois le verouillage de sécurité sous le tableau de bord débloqué, cette tirette sort de la calandre pour permettre d'ouvrir le capot avant.

chis. Le long capot intimide un peu au début, mais sa forme peu plongeante permet quand même de bien appréhender l'encombrement avant de la voiture. Et le "viseur", en l'occurrence l'étoile haut perchée au centre, reste un fétiche que seule une Mercedes peut s'offrir. Si l'embrayage manque un peu de progression, la boîte est presque impeccable: bien guidée, avec des mouvements de levier qui ne sont pas trop amples, l'étagement des rapports propose des première, deuxième et troisième courtes et une quatrième très longue. Même un peu trop, car en dessous des 60 km/h, il est assez difficile de l'exploiter. Comment dites-vous ? S'il y a une cinquième ? Non, elle n'était qu'en option à l'époque, et le break de Matteo en est dépourvu. Cela augmente un peu le bruit sur autoroute et nuit à la consommation, mais ajoute au charme du véhicule, car une boîte 5 ferait trop moderne ! 72 ch, ce n'est pas beaucoup pour la tonne et demie à emmener, mais le couple généreux et l'étagement bien pensé de la boîte les rendent tout de même adaptés. La 240 avale la route en souplesse: sans se presser, mais sans complexe malgré tout. Si, sur le mouillé, les plus performantes six cylindres essence donnent parfois des soucis car elles s'allègent à l'arrière, cette diesel semble collée au goudron, sans la moindre réaction inattendue, même dans les virages les plus serrés. Pour l'amortissement doux, les freins parfaits, la direction servo-assistée, l'équilibre général de tous ces éléments, la 240 est une auto que j'aurais volontiers ramenée chez moi. Malheureusement, Matteo n'entend pas s'en séparer, et j'ai dû lui redonner le volant et les clés à contre-cœur. Mais il est vrai que j'ai déjà deux anciennes et que, quand j'y réfléchis, je ne possède pas de troisième garage où la mettre à l'abri ! ■

Cette diesel semble collée au goudron, sans la moindre réaction inattendue

Je tiens à remercier chaleureusement l'amicale Stelle Cadenti (Etoiles filantes), le club italien consacré aux berlines Mercedes à partir des années 50 et aux autres modèles de la marque les plus négligés en collection. C'est grâce à l'efficacité de ses passionnés que j'ai déniché le magnifique break de Matteo. Retrouvez-les également sur internet : www.stellecadenti.com

PAPA VA doubler !

Sur les départementales, la R18 Turbo est étonnante ! Puissante, confortable et bien suspendue, c'est une vraie grande routière.

En dotant sa berline sage et consensuelle d'un moteur turbocompressé, Renault est parvenu à un savant équilibre entre tempérament, performances et consommation. Avec elle, les papas des eighties *ont pu transporter la famille en tout confort et s'amuser un peu aux feux rouges ou sur les dépassements.*

Texte et photos **Hugues Chaussin**

Nous sommes à la fin des années 70 et la Régie nationale ambitionne d'exploiter les retombées des victoires sportives de son moteur V6 turbocompressé. En endurance et en F1, la marque se hisse au plus haut niveau grâce au turbo magique, alors pourquoi ne parviendrait-elle pas à faire de même auprès de monsieur Tout-le-monde ? Le premier opus de cette offensive commerciale se nomme R5 Turbo. Il s'agit d'un prototype de course lâché dans la nature, une voiture folle destinée à promouvoir, sur les routes ouvertes et fermées, l'image dynamique du constructeur au losange. A ses côtés, dans les concessions, on trouve une drôle de surprise… Renault a en effet choisi d'apposer sur sa berline de bon père de famille les cinq lettres magiques, qui plus est en gros caractères. La R18, puisqu'il s'agit bien d'elle, apparaît dans une tenue de sport qui bouscule totalement l'image qu'elle renvoie habituellement. La 18 a été dévoilée en 1978 pour prendre la suite de la R12, c'est-à-dire occuper une place importante sur différents marchés internationaux. Ceci explique sa ligne à trois volumes, mais aussi son aspect très consensuel, presque lisse, voué à ne pas déplaire plus qu'à plaire. Il y a un côté extrêmement décalé à voir cette voiture sage dotée de celui qui, alors, est synonyme de turbulence mécanique : le fameux turbo. Toutefois, reconnaissons que c'est en cohérence totale avec la philosophie de Renault, un constructeur qui ne manque décidément pas d'audace.

Les jantes alliage de 5,5 J 14 sont chaussées de pneus taille basse de 185 mm.

Envie de faire la course ? Vous voilà prévenu…

En 1980, si une auto a des prétentions sportives, il faut d'abord que cela se sache

En 1980, la mode est au tuning de constructeurs. Si une auto a des prétentions sportives, il faut d'abord que cela se sache. Voilà pourquoi, avant de soulever son capot, la R18 Turbo nous invite à détailler sa tenue vestimentaire. Règle numéro 1 en matière de tuning des années 80 : mettre des "trucs" en plastique partout. Sur la R18, on remarque d'abord un spoiler avant riveté sous le pare-chocs dont la fonction, imagine-t-on, est de plaquer l'avant-train au sol. A l'opposé, nous trouvons l'incontournable béquet prolongé ici par deux ajouts en forme de moustaches tombantes sur chacune des ailes. Entre ces deux appendices, une bande de caoutchouc court le long de la caisse. Elle délimite un large stripping recouvrant le tiers bas du panneau de porte. L'inscription "Turbo" y est placardée au milieu de stickers gris et noirs. La panoplie comprend également de belles jantes alliage qu'elle va partager avec la toute récente Fuego. A l'intérieur, la personnalisation se poursuit avec un tableau de bord spécifique à cette version. Celui-ci provient de la Fuego et accueille une instrumentation qui ne laisse planer aucun doute sur les ambitions du bolide à quatre portes. A droite de l'ensemble compteur et compte-tours, un mano renseigne sur l'évolution de la pression de suralimentation. Comme sur la R5 Turbo ! Question sellerie, des sièges "pétale" avec appuie-tête réglable sont montés de série. Ces fauteuils, très réussis esthétiquement, procurent un bon maintien du corps. Ils sont disponibles en cuir moyennant une dépense supplémentaire de 5 000 F. Voilà pour le tour du propriétaire. Passons maintenant à la mécanique.

Sous le capot avant, ce que nous découvrons n'a, au premier abord, rien de bien excitant. Le quatre cylindres "807" issu de la R16 TS est ici entouré d'une forêt de tubes en métal, en plastique et en caoutchouc. Cette espèce d'usine à gaz dissimule toutefois une réelle sophistication. Il y a d'abord le turbocompresseur Garrett, comme sur la 5 Turbo, qui souffle dans les entrailles d'un carburateur Solex de 32 mm à l'étanchéité parfaite. Avant de parvenir à l'entrée du carbu, l'air d'admission est refroidi, donc densifié, après avoir traversé un échangeur installé en façade. A la lecture de la fiche technique, vous serez peut-être heurté par la valeur élevée du rapport volumétrique : 8,6 à 1, ce qui est inhabituel pour un moteur essence turbocompressé. Ce taux est dû à l'utilisation d'un dispositif breveté par Saab permettant la détection et la gestion du clique-

Le bavolet avant en plastique est spécifique à la Turbo. Deux versions différentes ont existé, avant et après juillet 1982.

Héritage de la R16, la R18 possède des gouttières de toit en forme d'arêtes.

Les optiques de phares sont rigoureusement identiques à celles des R18 "normales". A partir de la 125 ch, les clignotants sont passés au blanc.

Le coffre est profond, mais le seuil de chargement beaucoup trop haut. Remarquez le panneau arrière noir satiné.

De face, seul un discret sigle sur la calandre différencie une Turbo d'une 18 plus ordinaire. Les antibrouillards sont des accessoires vendus en boutique Renault.

De profil, il est impossible de confondre la R18 Turbo avec une autre : les décors latéraux, la large bande de caoutchouc, le pied milieu noir, les jantes alliage, le spoiler avant, le becquet arrière et la grosse sortie d'échappement sont spécifiques à cette version. Les moustaches du becquet arrière qui se prolongent sur les baguettes sont une jolie trouvaille des stylistes.

Les garnitures de portes sont cossues. Les grilles de haut-parleur ont été montées lors de l'achat du véhicule, en 1983.

Le levier de vitesse est doté d'un pommeau identique aux R5 Turbo 2. Fragile, celui-ci est difficile à trouver à tarif raisonnable.

Eric Desmarets et sa R18 Turbo de 1983

"Les R18 de mes frères"

Un rêve de gamin, voilà ce qui a poussé Eric aux commandes d'une R18 Turbo. Il nous explique : « Mes deux frères aînés roulaient en R18. Le premier avait eu une GTL, puis une TS, le deuxième deux Turbo, une bordeaux de 82 et une noire. Enfant, je montais à l'arrière de ces voitures et je n'en garde que de bons souvenirs. Cela m'a poussé, il y a presque dix ans, à en chercher une. Après en avoir vu plusieurs, souvent très corrodées, je suis tombé sur cet exemplaire tout près de chez moi. Elle appartenait à un pilote de courses de côtes, était bien entretenue, peu kilométrée avec 95 700 km, et surtout conforme. Ce qui m'importait, en premier lieu, était de trouver une auto saine, car c'est vraiment la maladie des R18. Il s'agit de l'une des premières 125 ch avec le tableau de bord style R25, mais les anciennes bandes de bas de portières et les jantes de Fuego. C'est précisément la configuration que je voulais. Et puis la R18, même Turbo, reste une auto très polyvalente. Je m'en sers régulièrement, je promène les enfants avec, je vais voir mes frangins en région parisienne, le tout pour une consommation très raisonnable. Ah, au fait, j'oubliais : j'ai dû vendre mes motos Zündapp pour pouvoir financer cet achat. Je ne regrette pas car ma 18 Turbo est un bonheur à conduire. » ■

Très agréable à l'œil et au toucher, cette planche de bord spécifique aux Turbo à partir de 1983 transfigure l'intérieur de la Renault 18. Le volant cuir est aussi beau à regarder qu'agréable à manipuler.

Dans la série "le saviez-vous ?", la 18 Turbo pouvait recevoir un attelage, mais il était spécifique.

tis à bas et moyens régimes. Le module électronique particulièrement élaboré qui équipe la 18 Turbo permet en conséquence d'obtenir une souplesse d'utilisation convenable et un temps de réponse plus maîtrisé que sur des modèles pour lesquels la performance est la seule finalité. Initialement, ce moteur fournissait 110 ch DIN, une puissance modeste lorsqu'elle est rapportée à la cylindrée et aux possibilités offertes par le turbo. Cette timidité sera corrigée, en juillet 1982, lors de l'apparition d'une deuxième série de 18 Turbo. Grâce notamment à une pression de suralimentation plus élevée, la puissance grimpe à 125 ch à un régime plus haut, alors que la valeur de couple maximale reste inchangée : 18,5 mkg à 2 500 tr/mn. Cette seconde mouture accueille également d'autres améliorations, la plus significative étant un freinage mixte, disques ventilés à l'avant et disques pleins à l'arrière. Extérieurement, ces versions 125 ch sont identifiables à leur nouvelle inscription sur les flancs de caisse. Elles évolueront par la suite, essentiellement lors du lancement des R18 type 2 en mars 1984.

Le modèle auquel nous nous intéressons ici est sorti d'usine en 1983. Il fait partie des exemplaires de la première série, déjà équipés du nouveau tableau de bord de la Turbo, celui à casquette issu des Fuego deuxième série et dont le style s'inspire de la R25. Plus moderne, mieux finie, cette planche de bord actualise considérablement la R18. Si le dessin de la carrosserie, signé Gaston Juchet, a pris un coup de vieux avec la sortie de la grande sœur R25, la 18 donne encore le change lorsqu'on est assis derrière le volant (ce dernier est semblable à celui de la Fuego et, malgré les apparences, distinct de celui qui équipera la R11 Turbo). Il est possible d'ajuster sa position de conduite afin de faire corps avec cette grande routière. La qualité des sièges et la bonne préhension du volant n'y sont bien sûr pas étrangères. Silencieux au ralenti, le moteur reste d'une surprenante discrétion lorsque l'on s'engage dans la circulation. Alors que nous traversons la cité industrielle de Commentry pour nous rendre sur une belle départementale bourbonnaise choisie par Eric, notre heureux propriétaire, j'apprécie un confort que j'avais fini par oublier : celui des Renault des années 80. Moelleuse à souhait malgré ses suspensions spécifiques, la 18 Turbo n'a rien sacrifié au bien-être de ses occupants. Cette impression va se confirmer au fur et à mesure du déroulé de cet essai. Si la sonorité du 4 cylindres "807" est quelconque, le sifflement de la turbine aux alentours des 2 500 tours est très stimulant. Comme une sirène prévenant qu'il va bientôt se passer quelque chose, elle annonce l'arrivée massive de couple sur les roues motrices. En bon turbo à l'ancienne, ce bloc est affecté d'un temps de réponse sensible, mais on devine toutefois le travail effectué par les ingénieurs afin de le civiliser au maximum. La 18 Turbo n'est pas du tout une

Le moteur reste d'une surprenante discrétion lorsque l'on s'engage dans la circulation

Proche de celle qui équipera la R11 Turbo, l'instrumentation colorée est à la fois complète et lisible. Quid, en revanche, de la précision des indications ?

En 1983, la montre à affichage digital était high-tech. Celle-ci dissimule un "ordinateur" qui renseigne notamment sur la consommation.

Les fameux sièges "pétale" au dessin caractéristique, au maintien satisfaisant, mais à la longévité très relative. Voyez comme le tissu s'est avachi.

GTS sur laquelle on aurait simplement greffé un turbo. C'est un produit pensé dans sa globalité pour offrir une réelle homogénéité. En conséquence, sa mécanique est bien élevée, sa poussée est franche mais linéaire et sa consommation en usage respectueux peut atteindre des valeurs à peine croyables, de l'ordre des 7 litres aux 100 en moyenne sur un grand trajet. Pour y parvenir, il est par contre hors de question de solliciter le turbo, ce qui revient à conduire peu ou prou une R18 GTL. Ce côté "on/off" caractéristique de l'époque trouve aujourd'hui un charme nouveau puisqu'il nous rappelle combien ces moteurs étaient, comme le lait frétillant sur le feu, disposés à "partir" plus vite qu'on ne pouvait s'y attendre. De fait, je m'amuse de cet effet qui génère une poussée grisante, à défaut d'être aussi efficace qu'il n'y paraît. Et pour cause : avant la déferlante, l'auto est carrément scotchée ! Sans surprise, votre voisin de feu en atmosphérique a

La R18 Turbo est une très bonne routière à hautes performantes

pris une belle longueur d'avance. Avec un peu d'exercice, il devient néanmoins possible de rouler sur le couple, conduite très appréciable sur les grands rubans où lorsqu'il s'agit de dépasser une caravane sur la nationale, domaine où la 18 se montre à son avantage. Mieux amortie qu'une 18 de base, la Turbo contient correctement le roulis, son train avant est accrocheur, alors que sa direction, ici munie de l'assistance optionnelle, est un régal de douceur et de précision. Dans les grandes courbes ou les enfilades rapides, cette voiture est surprenante d'adhérence et de stabilité. En revanche, son sous-virage omniprésent la prive de toute agilité. En conséquence, les parcours trop tortueux ne sont pas du tout sa tasse de thé. Prenez simplement un giratoire à vive allure et vous comprendrez ! Sans compter que la motricité est mise à mal par l'arrivée soudaine de la puissance, et ce malgré une monte pneumatique tout à fait cohérente.

Si l'on met de côté la boîte à l'étagement peu judicieux, la principale difficulté concerne le freinage, puissant mais pénalisé par un transfert de charge exagéré de l'arrière vers l'avant. L'auto s'écrase tellement sous l'effet du ralentissement que l'arrière se déleste au point de provoquer des réactions vives et difficilement contrôlables de l'essieu. Vous l'aurez compris, la R18 Turbo n'est pas la reine des sportives, c'est une très bonne routière à hautes performantes que l'on peut situer au niveau d'une BMW 323i, le confort et la sobriété en plus, la qualité en moins. Au final, c'est sans doute sur ce point que l'auto pèche le plus. Vendue près de 70 000 F hors options en 1983, elle était, à équipement équivalent, plus chère que les meilleures allemandes nettement mieux assemblées. Ce handicap a considérablement limité sa diffusion puisque la Turbo n'aurait été produite qu'à environ 73 000 exemplaires, berlines et breaks confondus. Elle n'en reste pas moins un sympathique collector, une youngtimer atypique, 100 % *eighties*, attachante et très plaisante à conduire dont je conseille vivement l'essai. Pourquoi ? Parce que sa formidable homogénéité n'est pas soupçonnable, son tarif est encore raisonnable et la chaleur de son moteur constitue, à elle seule, une raison valable d'achat. Malgré ses quelques défauts, cette voiture est pour nous un véritable coup de cœur ! ■

Merci à Eric Desmarets de nous avoir proposé l'essai de sa R18 Turbo. Merci également à Virginie pour son assistance durant la séance photos.

Le turbocompresseur Garrett est l'âme de cette voiture. Au-dessus, voyez le poumon et la biellette commandant la soupape de décharge.

La boîte à air est spécifique aux versions 125 ch.

C'est de l'arrière que la R18 Turbo marque sa différence : le long becquet et le sigle sur la malle préviennent la concurrence que cette berline a quelque chose de plus que les autres.

Passeport technique Renault 18 Turbo

MOTEUR

4 cylindres en ligne longitudinal avant (type 807-17). Bloc alu à chemises amovibles, culasse alu, un arbre à cames latéral entraîné par chaîne, deux soupapes en tête par cylindre, commande par poussoirs, tiges et culbuteurs, rappel par ressorts hélicoïdaux. Vilebrequin en acier sur cinq paliers, antifriction par coussinets minces, graissage sous pression par pompe mécanique ■ **Cylindrée :** 1 565 cm³ ■ **Alésage x course :** 77 x 84 mm ■ **Puissance maxi :** 125 ch DIN à 5 500 tr/mn ■ **Couple maxi :** 18,5 mkg DIN à 2 500 tr/mn ■ **Rapport volumétrique :** 8,6 : 1 ■ **Alimentation :** un carburateur simple corps inversé Solex 32 DIS + turbocompresseur Garrett et échangeur air/air ■ **Allumage :** batterie 12 V, gestion électronique, alternateur ■ **Refroidissement :** liquide sous pression avec pompe mécanique.

TRANSMISSION

Traction avant ■ **Embrayage :** monodisque à sec ■ **Boîte de vitesses :** 5 rapports synchronisés + MAR (type NG1), levier au plancher ■ **Rapports de boîte :** 1re : – 4,091 - 2e : 2,176 – 3e : 1,409 - 4e : 0,971 - 5e : 0,784 - MAR : 3,545 ■ **Rapport de pont :** 9 x 34.

STRUCTURE

Berline 5 places, coque autoportante en tôles d'acier ■ **Suspension AV :** roues indépendantes par bras inférieurs articulés, jambes de force et barre stabilisatrice, ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques ■ **Suspension AR :** essieu rigide guidé, ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques ■ **Roues :** en alliage 5,5 J 14 ■ **Pneus :** 185/65 HR 14 ■ **Freins :** disques AV (ventilés)/AR assistés ■ **Frein à main :** mécanique sur les roues AR ■ **Direction :** à crémaillère (assistance optionnelle) ■ **Dimensions (L x l x h) :** 4,38 x 1,69 x 1, 40 m ■ **Poids :** 1 040 kg.

PERFORMANCES

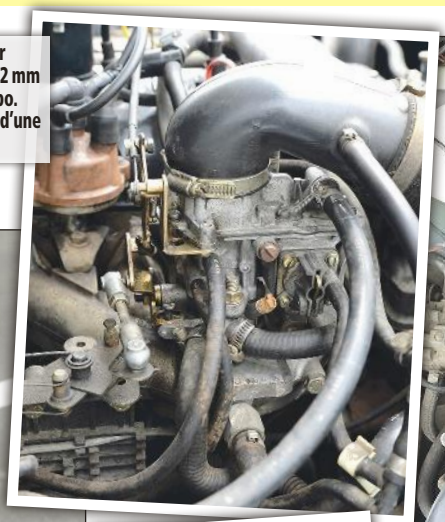
Vitesse maxi : 195 km/h ■ **1000 m départ arrêté :** 31''2 ■ **Consommation :** 5,5 à 9,7 l/100 km (90 km/h stabilisés/cycle urbain).

PRODUCTION

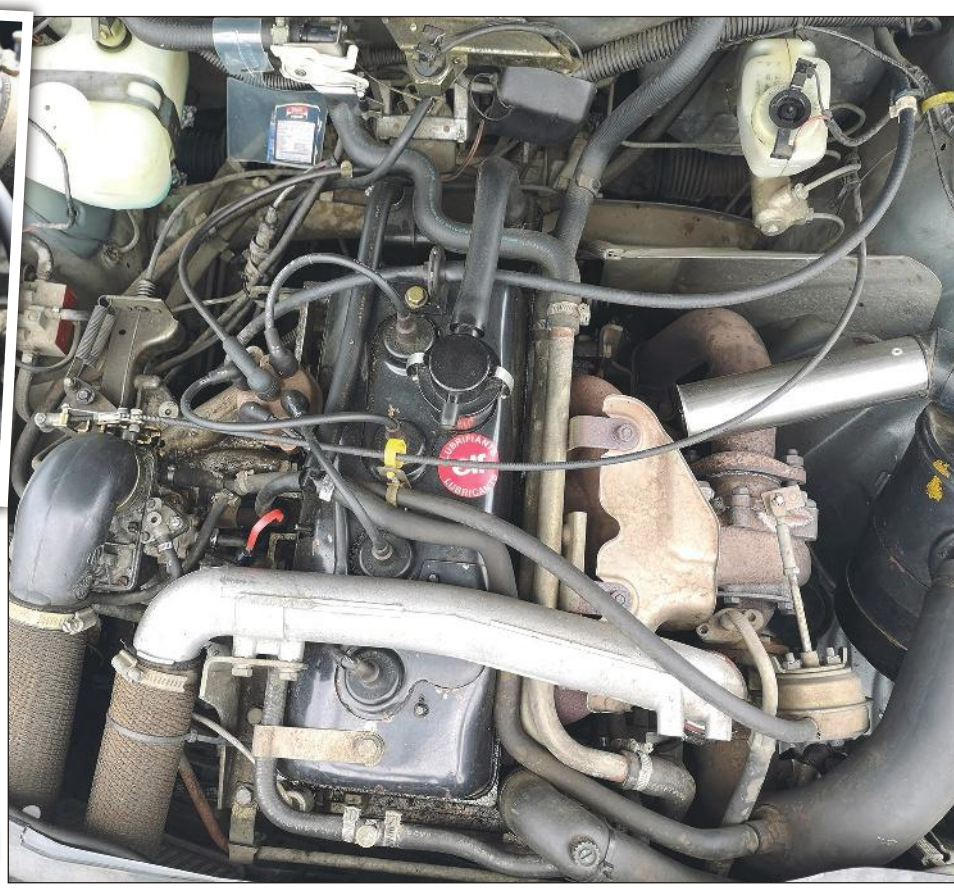
Septembre 1980 - juillet 1985 : 69 784 berlines, 3 262 breaks ■ **Prix en 1983 :** 68 800 F ■ **Nuancier :** blanc 355, noir 694, rouge 705, bordeaux 721, schiste mét. 402, Baltique mét. 490, nuage mét. 624, sépia mét. 659 ■ **Options :** peinture métal vernie (1 000 F), peinture noire vernie (620 F), direction assistée (2 000 F), vitres teintées + pare-brise feuilleté (740 F), sellerie cuir (5 000 F). ■ **Type Mines :** R1345 ■ **Puissance fiscale :** 7 CV.

COTATION

Rare mais n'intéressant que les passionnés de R18, la Turbo reste un modèle accessible. Comptez en moyenne 4 500 euros pour une auto bien conservée.



Le modeste carburateur Solex simple corps de 32 mm est "soufflé" par le turbo. De fait, il doit disposer d'une parfaite étanchéité.



Cette joyeuse pagaille dissimule une mécanique à la fois simple et sophistiquée. A la clé, 125 ch et plus de 18 mkg de couple tout de même.

L'échangeur thermique monté entre le turbo et le carburateur refroidit l'air d'admission afin d'augmenter sa densité.

Identification

Plaque constructeur (numéro d'ordre dans la série du type) : rivetée sur la doublure d'aile avant droite.

Plaque "ovale" (type Mines + numéro de caisse) : rivetée sur la doublure d'aile avant droite.

Référence peinture : étiquette collée sur la chapelle d'amortisseur avant gauche.

Numéro de moteur : plaque rivetée située sous le collecteur d'échappement.
Frappe à froid : sur la chapelle d'amortisseur avant droite ou sur le plancher de coffre arrière.

Premier modèle d'automobile produit en série sur une ligne de montage, la Tin Lizzie a également été la première populaire au monde. Elle a mis les Américains sur quatre roues, quinze millions d'unités ayant été vendues en 19 ans. Simple, robuste, inusable, elle est avant tout un monument industriel. La prendre en main de nos jours oblige à réapprendre les fondamentaux de la conduite, les commandes et les sensations étant très éloignées de nos habitudes. Une raison de plus pour en profiter et partir en balade. Montez à bord!

Texte **Marco Visani** - Photos **IsolaPress**

Ford Model T Touring

Le rêve américain

Bien sûr, la Ford T requiert une certaine habitude pour être conduite. Mais cela n'empêche pas son (original) propriétaire de s'en servir tous les jours.

Comme de nos jours sur une supercar, les jantes sont démontables, un cercle d'acier en contact avec le pneu et quatre boulons servant à l'accoupler à la partie centrale en bois.

Le rétroviseur extérieur rond, accroché à l'encadrement du pare-brise, est un accessoire d'époque. C'est l'un des éléments les plus modernes (et les moins déroutants) de la voiture.

Sans pare-chocs ou autres garnitures, la face avant de la Model T semble assez dépouillée. Mais ainsi, ses caractéristiques techniques, notamment suspensions et direction, sont visibles au premier coup d'œil.

On peut l'adorer, tout comme y rester indifférent ou lui préférer une voiture des Trente Glorieuses ou une youngtimer, sans doute plus faciles à utiliser au quotidien. Mais sans le véhicule que vous admirez dans ces pages, ni l'une ni l'autre n'auraient existé. Car c'est avec la Ford Model T que le monde de l'auto est passé d'une dimension élitiste, pour les *happy few* [1], à une fabrication industrielle. Elle est la toute première à avoir fait de l'idée du montage en série une règle établie [2], inspirant tous les autres constructeurs et rendant possible une diffusion de la voiture de grande ampleur. Elle est aussi la première à avoir franchi le cap des dix millions d'unités produites et, avec un total qui dépasse les quinze millions, reste l'un des véhicules les plus fabriqués au monde [3]. C'est encore cette petite et modeste

Le 18 décembre 1999, cette modeste Ford a été élue Voiture du siècle

Ford qui, le 18 décembre 1999, a été élue Voiture du siècle [4], et pour cause ! Comme toutes les autos ayant marqué l'histoire, elle a eu droit à un pseudo: Tin Lizzie, un nom qui est entré dans les mœurs, tout comme Coccinelle pour Volkswagen ou Topolino pour Fiat. Peu de modèles peuvent se targuer d'avoir une légende alimentée d'aphorismes devenus célèbres, à l'image de celui que l'on doit à Henry Ford énonçant que le public pouvait choisir la Ford T «en n'importe quelle couleur, du moment que c'est noir !» [5]. Il s'agissait alors de réduire les coûts de production en évitant toute personnalisation [6].

Il y a eu d'autres Ford avant la T. Son fondateur, Henry Ford, né en 1863, était fils d'une famille agricole et passionné par la mécanique et le bricolage. Il avait produit, en 1878, à quinze ans seulement, sa première machine à vapeur. Une fois son bac en ingénierie en poche, en 1891, il est embauché chez Edison Illuminating Company, à Detroit. En 1899, il fonde sa propre firme, la Detroit Automobile Company, pour assembler une voiturette qu'il avait lui-même conçue. Mais l'aventure n'aura pas de suite. Il repart alors en donnant le jour, deux ans plus tard, à la Henry Ford Company. Il engage sa toute première voiture, la 999, sur une course de dix miles sur le circuit de Grosse Pointe. Il la remporte devant Alexander Winton, un coureur alors très réputé, ce qui lui permet de

[1] Ce qui signifie "heureux élus".
[2] Entre 1901 et 1907, une toute première chaîne de montage, très simple et rudimentaire, avait déjà été expérimentée par Oldsmobile avec sa Curved Dash.
[3] S'il est vrai que d'autres véhicules plus récents ont largement dépassé les chiffres de production de la Model T, il est également indéniable que seule cette Ford est restée quasi inchangée durant ses 19 ans de fabrication. Même la Coccinelle (21,5 millions d'exemplaires) a connu un certain nombre d'évolutions entre 1938 et 2003, bien qu'elle ait conservé sa formule originale. Quant aux Toyota Corolla (plus de 40 millions), Volkswagen Golf (plus de 34 millions) et à de nombreux autres modèles, il s'agit de chiffres artificiellement gonflés par l'emploi du même nom pour des voitures entièrement différentes les unes des autres: une simple (et même un peu mesquine) opération de marketing.
[4] Le prix Car of the Century, organisé aux Etats-Unis par la Global Automotive Elections Foundation, a vu la victoire de la Ford T avec 742 points. Ont suivi: Austin Morris Mini (617 points), Citroën DS (567), Volkswagen Coccinelle (521) et Porsche 911 (303).
[5] Ce qui fut partiellement vrai, mais non en 1909, date à laquelle cette phrase célèbre aurait été prononcée. A ses débuts (entre 1908 et 1914), tout comme à la fin de la production (entre 1926 et 1927), la T pouvait être livrée en bleu, gris et marron.
[6] Pour pallier cette standardisation sauvage du produit, des dizaines de spécialistes ont fait leur fortune en proposant accessoires et pièces spéciales. Durant les années 20, un magazine mensuel de plus de 100 pages entièrement en couleur, *Ford Owner & Dealer*, racontait aux propriétaires comment entretenir, améliorer et accessoiriser leur Model T.

Sur la plupart des Model T, la porte avant côté conducteur n'existe pas. Pour entrer, il faut passer par la droite. Seule exception : les modèles destinés au marché canadien.

Les marchepieds sont très larges et présentent des emboutis arborant le monogramme Ford ainsi que des saillies antiglisse... Ces dernières s'avèrent d'ailleurs franchement peu efficaces.

***Born in the USA* : la marque de naissance est une constante de la Model T, même sur le moyeu des roues !**

Les phares sont badgés Ford dans leur partie supérieure.

Capotée, la Model T est encore plus séduisante.

Le moins que l'on puisse dire, c'est que le tableau de bord est rudimentaire. Le plancher est en bois et protégé par un tapis caoutchouté.

Sur la banquette arrière capitonnée, on se sent vraiment à l'aise. Elle est très bien rembourrée et intègre des accoudoirs. L'espace aux pieds est immense et le plancher parfaitement plat.

Avec ses deux manettes, la Model T laisse penser à une moderne automatique aux palettes au volant. En réalité, il s'agit de l'avance (à gauche) et de l'accélérateur (à droite).

Le combiné le plus élémentaire qui soit : à gauche, la clé de contact commandant même les feux, à droite l'ampèremètre. On ne remarque ni tachymètre, ni compteur, alors imaginez des témoins...

Sur la gauche, là où devrait se trouver la porte, on tombe sur le levier qui commande le frein à main (il s'enclenche en poussant vers l'arrière) et bloque la boîte en seconde.

Vittorio Tessera et sa Ford Model T Touring de 1925

"Une vraie populaire à utiliser au quotidien"

Quand j'ai connu Vittorio Tessera il y a trois ans, il n'était pas à l'heure à notre rendez-vous. Je l'attendais à l'abri d'un auvent (il pleuvait) quand tout à coup, j'ai entendu le bruit d'une mécanique peu commune. Je pensais à un tracteur agricole qui allait vers les champs malgré la journée pluvieuse quand, à ma plus grande surprise, je vis arriver un fou qui, à une allure peu commune au volant d'un ancêtre, emprunta un virage en Ford Model T, indifférent à la pluie s'insinuant entre capote et portes. « Excuse-moi mais il y avait la queue à l'hypermarché, et je suis parti un peu tard. » C'est comme ça que j'ai appris que pour Vittorio, 59 ans, fondateur et patron du musée Lambretta (voir l'article sur l'Innocenti Lambro dans le *Gazoline* 254), cette Ford n'était pas une ancienne puisqu'il l'utilise au quotidien. Il l'a achetée en 2008 en Floride, non loin de Miami, dans son jus, après des années de recherches d'une Touring (« plus pratique pour la famille ») en très bon état. « Je n'ai effectué que la réfection des sièges, les vidanges et le remplacement des bobines. L'avantage de cette voiture est que, en vraie populaire, elle est simple et économique à entretenir, même de nos jours. » Dans son garage, outre une autre (et plus jeune) américaine, une Buick Roadmaster Sedanette de 1949, il aligne même une moderne : une Citroën C4 Picasso d'un magnifique bordeaux. « A quoi sert-elle pour les réunions d'anciennes ? », lui ai-je demandé. « C'est juste pour laisser croire à Madame qu'elle ne sera pas obligée de partir en vacances en Ford T. Mais ce n'est qu'un subterfuge : ça fait plusieurs mois que je ne la sors plus ! » ■

se faire connaître dans le pays. Mais, en 1902, il s'en va en raison de divergences avec les actionnaires [7]. Le 16 juin 1903, suite à de nombreuses difficultés, il crée la Ford Motor Company à Dearborn, dans le Michigan. Cette fois, l'affaire marche et au premier Model A succède une vingtaine de déclinaisons, soit presque autant que les lettres de l'alphabet. Rentables et fiables, ces Ford A à S ne sont effet que d'honnêtes voitures de leur époque. Ni vraiment innovantes, ni populaires, ni luxueuses. Mais l'idée qui va révolutionner l'entreprise ne concerne pas la technologie des autos, mais plutôt l'organisation de la production. Il s'inspire des théories du taylorisme [8] et se lance dans ce qui sera ensuite connu sous le nom de fordisme : un système selon lequel ce n'est pas à l'ouvrier d'aller chercher les pièces à assembler, mais bien les éléments de la voiture qui se déplacent automatiquement vers lui. La décomposition de l'activité des hommes en tâches élémentaires permet de travailler sur des outils de production spécifiques, ce qui simplifie les gestes tout en augmentant de façon significative la productivité. Dans le même temps, ce procédé baisse les coûts de fabrication et, par conséquent, de revente : ainsi, à son lancement, une Lizzie vaut 850 dollars, contre 2 500 en moyenne s'agissant des modèles les plus populaires d'alors. Pour faire face à une production aussi importante, une nouvelle usine est bâtie à Highland Park, en remplacement de celle de l'avenue Piquette. Et la Model T simplifie au maximum l'idée de ce qu'est une voiture, sans

L'étonnant pédalier de la Model T comporte des protections caoutchoutées sur chaque pédale. A gauche, la commande des vitesses (C pour Clutch, car ce système dispose de l'actionnement automatique de l'embrayage). Au centre, la MAR (R pour Reverse) et à gauche, le frein (B pour Brake). L'accélérateur est à main ! Le plancher est recouvert d'un tapis en caoutchouc.

Apparue officiellement au catalogue Ford en 1924, la Touring est la T de la famille, avec deux rangées de banquettes. Le radiateur en nickel peint en noir a remplacé celui en cuivre dès 1919.

La Model T simplifie au maximum l'idée de ce qu'est une automobile

cependant renoncer à des astuces peu courantes en 1908, date de sa présentation, à commencer par le moteur monobloc à culasse démontable et le système de transmission comportant un train de pignons épicycloïdaux à deux rapports commandable au pied. La pompe est abandonnée [9]. Son quatre cylindres, à très faible compression [10], est un 2,9 litres à la puissance très modeste (22 ch finalement diminués à 20), mais au couple de plus de 11 mkg, le tout à un régime très bas puisqu'il se situe seulement entre 1600 et 1800 tr/mn. Moteur et boîte sont accouplés, les suspensions sont à ressorts transversaux sur les deux essieux (rigides) et le freinage agit sur la transmission. Les performances modestes (65 à 72 km/h suivant les modèles) sont adaptées aux besoins des agriculteurs américains. Plébiscitée par le public, ce qui n'a rien d'étonnant vu l'absence d'une véritable concurrence, la Model T représente, du milieu des années 10 jusqu'au milieu des années 20, la moitié des voitures en circulation dans le monde ! Henry Ford en profite pour augmenter ses employés, mais cela n'a rien d'une inspiration "socialiste" : c'est simplement qu'avec plus d'argent à dépenser, ils pouvaient alors devenir eux-mêmes clients !

Lancée en version deux places, la Model T sera ensuite fabriquée (d'abord par des carrossiers, ensuite directement par Ford) en coupé, spider, fourgonnette, monoplace et Touring, c'est-à-dire une torpédo rallongée à quatre places, à l'instar de la voiture qui illustre ces pages. Même si l'on a tendance à croire que, durant ses 19 ans de vie, la Model T n'a pas changé, elle a au contraire connu des évolutions sans fanfare, mais régulières. Parmi les plus importantes, l'adoption, à partir de 1919, du démarreur électrique qui ne remplace cependant pas magnéto et manivelle mais donne naissance à un double système électrique, l'un à haute tension et l'autre à basse tension. Cet élément, proposé comme option, sera enfin standardisé en 1922. A la fin de 1925, le réservoir passe de sous la banquette avant à derrière l'auvent. Une page se tourne en mai 1927 quand la toute dernière Lizzie tombe de la chaîne qui l'a fait entrer dans l'Histoire [11]. Et contrairement à ce que tout le monde attendait, sa remplaçante ne s'appelle pas Model U, mais à nouveau Model A.

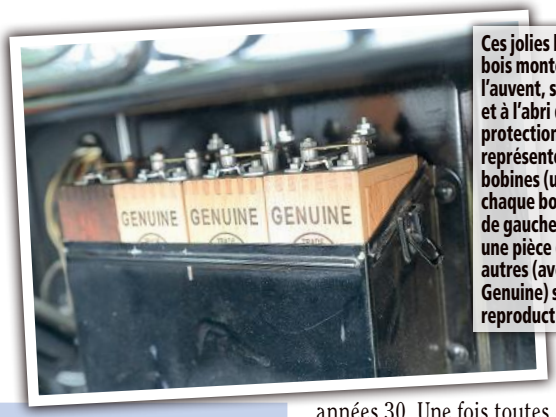
Vous souvenez-vous des films du duo comique Laurel et Hardy et de leur voiturette noire qui allait sans cesse en avant et en arrière ? Ce n'était pas là qu'un gag de cinéma, car sur leur auto, une Model T, ce processus peut se reproduire quasiment à l'infini. Rouler en Model T suscite la plus grande curiosité et impose que l'on gomme toute notion de ce qu'est une voiture et de la façon dont on la conduit, et ce dès les premiers instants. Certes, le volant est à gauche, mais la porte de ce côté n'est qu'une… forme dans l'embouti de tôle pour économiser sur la construction et permettre le montage de commandes à levier là où devraient passer les jambes du conducteur. Sur un véhicule de ce genre, on monte vraiment à bord, car il faut grimper sur le marchepied (très large) et franchir ensuite la vingtaine de centimètres qui le sépare du bord inférieur de la petite porte (ne s'ouvrant que de l'intérieur). J'ai

[7] L'entreprise est alors renommée Cadillac Automobile Company.
[8] Ce terme dérive du nom de l'ingénieur américain Frederick Winslow Taylor (1856-1915) qui fut le premier à proposer une forme d'organisation scientifique du travail.
[9] En effet, les 308 premiers exemplaires produits en 1908 étaient équipés d'une pompe à essence.
[10] 4,5 à ses débuts, ultérieurement réduits à 3,98 pour mieux s'adapter à la piètre qualité de l'essence de l'époque.
[11] Le moteur, quant à lui, est maintenu en production pour les pièces ou les applications industrielles (170000 unités ultérieures) jusqu'au 4 août 1941. En jours, cela donne le chiffre rond de 12000 !

alors l'impression d'être assis sur un trône, la position de conduite étant à peu près aussi haute que, de nos jours, dans un fourgon grand volume. La carrosserie est un peu étroite, mais sans capote ni vitres latérales, je n'ai pas la moindre sensation de malaise.
Ce qui fait la particularité d'une Ford T, c'est bien entendu sa conduite, même si l'exemplaire de Vittorio appartient à l'un des derniers millésimes et adopte pas mal de "conforts" électriques, à commencer par le démarreur. Et le démarrage est différent de celui des anciennes plus… modernes. Il faut tout d'abord s'assurer que le frein à main (levier sur la gauche) est tiré et que la pédale de gauche est en position centrale, sinon la voiture rebondirait en avant en raison de sa transmission unique en son genre. Ce n'est qu'une fois ces vérifications effectuées que j'ai le droit d'ouvrir le robinet d'essence, au centre du tableau, et d'actionner la manette placée à gauche du volant, celle de l'avance.

Le détail amusant : le monogramme Ford sur la courroie (en cuir beige !) qui commande le ventilateur moteur.

Vue du moteur côté droit. Le collecteur d'échappement (gris) surmonte celui d'admission (noir). Le carburateur est en bas à droite. On remarque, sur l'auvent, les faisceaux des quatre bobines reliés aux bougies. La culasse démontable (peu courante à l'époque) trahit la nationalité américaine de la pièce. On note que le moteur est monté très bas dans le compartiment. Cela est dû à sa distribution à soupapes latérales qui réduit grandement l'encombrement vertical.



Ces jolies boîtes en bois montées contre l'auvent, sous le plancher et à l'abri dans une protection métallique, représentent les quatre bobines (une pour chaque bougie). Celle de gauche est encore une pièce d'origine. Les autres (avec l'inscription Genuine) sont des reproductions modernes.

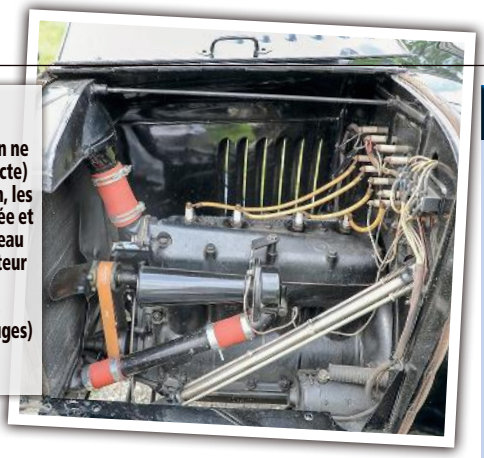
L'échappement ne possède pas de tuyau : il s'agit d'un simple trou effectué au fond d'un élément qui ressemble à un silencieux.

Sur la roue, pas de tambour, juste un moyeu sur l'essieu arrière : le freinage agit sur la transmission.

La particularité d'une Ford T est assurément sa conduite

Enfin, je peux baisser la manette sur la droite, celle qui commande l'accélérateur. Sauf que dans le cas de la Ford T, ce n'est pas une deuxième commande d'appoint, comme sur pas mal d'italiennes des années 50 et 60 : c'est le seul moyen de donner du gaz au véhicule ! On est en quelque sorte à mi-chemin entre une voiture adaptée à une personne handicapée, avec l'accélérateur au volant, et notre régulateur de vitesse actuel. Je peux alors tourner la clé au centre du tableau de bord : elle active la batterie. Un peu de starter par la tirette à droite du voltmètre et je peux – enfin – démarrer. Le quatre cylindres est très bruyant et vibre énormément, sa sonorité étant plus proche de celle d'un diesel agricole que d'un moteur à essence. Il tourne tellement bas que je me persuade qu'avec un peu de patience, on pourrait… compter les tours un à un ! C'est maintenant le moment de partir. Et là, surprise. Le levier de vitesse n'existe tout simplement pas et le pédalier est assez étrange : si les pédales sont bien au nombre de trois, elles comportent un lettrage un peu inquiétant : C, R et B pour Clutch (embrayage), Rear (marche arrière) et Brake (frein). Moi qui avais déjà des soucis avec le frein et l'accélérateur inversés des Alfa Romeo des années 30, ici, tout est insolite. La pédale de gauche commande le passage entre première et seconde en activant automatiquement l'embrayage. Lorsque l'on pousse à fond, on est en première, au milieu au point mort et si l'on relâche, on roule en seconde (ergonomie qui rappelle vaguement celle d'un sélecteur de vitesses moto). Quant à la pédale centrale, elle enclenche la marche arrière : si l'on passe d'une pédale à l'autre, on produit les mouvements avant/arrière des films dont je vous parlais précédemment. Si vous parcourez une route en prise directe, donc sans enclencher de vitesse ou rétrograder, vous pouvez bloquer la boîte sur le rapport supérieur en déplaçant vers l'avant le levier… du frein à main, qui se situe sur la fausse porte de gauche.
Vous comprendrez aisément que j'ai dû consacrer plus de la moitié du temps de l'essai à apprendre ce rituel inhabituel et en théorie dangereux en cas d'erreur. J'écris "en théorie" car dans les faits, si par mégarde j'appuie avec vigueur sur la pédale de droite en pensant accélérer, rien ou presque ne se passe : les freins, qui agissent sur la transmission, ne servent qu'à rendre la décélération un brin plus efficace, laquelle se fait en effet par trois mouvements : soulever le… doigt du gaz, enclencher la première avec le pied gauche, et – passage incontournable ! – disposer d'une distance de sécurité devant soi au moins trois fois plus grande que si on était aux commandes d'une voiture des années 30. Une fois toutes ces conditions respectées, on peut freiner, à ceci près que l'efficacité de la pédale de droite est proche de zéro. Néanmoins, une fois lancée (c'est-à-dire lorsque l'on a trouvé le courage de frôler les 60 km/h), la Model T possède une onctuosité étonnante. Si sa puissance est ridicule (c'est presque une trois litres, mais elle accueille autant de chevaux qu'une Fiat Nuova 500), son couple est celui d'une moyenne cylindrée des années 60, mais à 1 600 tr/mn, ce qui signifie deux choses : que la deuxième est un rapport bon à tout faire avec lequel la Ford roule toute seule, et que rétrograder en première sert surtout à ralentir en utilisant le frein moteur. Vous vous demandez sans doute comment j'ai pu contrôler la vitesse sans un tachymètre ? J'ai tout simplement demandé à Marco, le photographe, de me suivre avec notre voiture de service et de m'en informer ! Mais je n'étais pas au bout de mes surprises : en arrivant à un carrefour, je cherche en vain les clignotants ou les flèches. Vittorio, assis à mes côtés pour me réapprendre les fondamentaux de la conduite, se moque de moi et me lance : « Le bras ! » Je ne comprends pas immédiatement, jusqu'à ce qu'il s'en occupe lui-même : nous devons tourner à gauche et il déplie son bras gauche vers moi, presque en me giflant, comme si on était à vélo. Avec cependant une différence : la Ford T a une direction lourde et très peu précise qui fait regretter le guidon. Après tout, on ne peut pas tout avoir dans la vie, n'est-ce pas ? ■

Le système de suspension à ressort transversal, peu courant, est clairement visible à l'avant.



Sur le côté gauche, la commande (on ne peut plus directe) de la direction, les tuyaux d'entrée et de sortie de l'eau radiateur-moteur (ce sont ceux serrés par des manchons rouges) et la trompe électrique.

Le différentiel comporte une sorte de réduction, très rustique, pour la marche en montagne. On l'actionne directement sur place grâce à cette tirette.

Passeport technique Ford Model T Touring

MOTEUR

4 cylindres en ligne quatre-temps, disposé longitudinalement à l'avant, monobloc, bloc et culasse en fonte, vilebrequin sur trois paliers, distribution par soupapes latérales commandées par un arbre à cames latéral entraîné par pignons ■ **Cylindrée :** 2 896 cm^3 ■ **Alésage x course :** 95,25 x 101,6 mm ■ **Taux de compression :** 3,98 : 1 ■ **Puissance maxi :** 20 ch à 1 800 tr/mn ■ **Couple maxi :** 11,4 mkg à 1 600 tr/mn ■ **Alimentation :** un carburateur monocorps Zenith, Holley Kingston ou Rochester, alimentation par gravité ■ **Allumage :** par batterie 6V, haute et basse tension par magnéto avec distributeur et bobines (une par cylindre) ■ **Refroidissement :** liquide par radiateur, thermosiphon et ventilateur.

TRANSMISSION

Roues arrière motrices ■ **Embrayage :** double disque à bain d'huile ■ **Boîte de vitesses :** trains de pignons épicycloïdaux à deux rapports + MAR, commande à pédale, blocage en deuxième par levier ■ **Rapports de boîte :** 1re : 2,75 - 2e : 1 ■ **Rapport de pont :** 3,636 (couple conique 11 x 40).

STRUCTURE

Torpédo 3 portes, 4 places. Châssis en acier avec longerons et traverses embouties, carrosserie en tôles d'acier boulonnée avec éléments en bois ■ **Suspensions AV :** essieu rigide, ressort à lames transversal semi-elliptique ■ **Suspension AR :** essieu rigide, ressort à lames transversal semi-elliptique ■ **Freins :** à commande mécanique, à bande de transmission ■ **Frein à main :** à ruban, agissant sur les roues arrière ■ **Direction :** bielle pendante et barre d'accouplement ■ **Jantes :** en bois et acier ■ **Pneumatiques :** AV 30x3/AR 30x3,5 (4.40-4.50-21) ■ **Dimensions (L x l x h) :** 3,990 x 1,520 x 1,800 m (capotée) ■ **Voies AV/AR :** 1,420/1,420 m ■ **Empattement :** 2,540 m ■ **Poids à vide :** 900 kg.

PERFORMANCES

Vitesse maxi : 65 km/h ■ **Consommation :** 9,5 l/100 km.

PRODUCTION

27 septembre 1908 - 31 mai 1927 : 15 007 003 exemplaires.

COTATION

De nos jours, une Ford T Touring (la plus prisée des modèles à deux places) se négocie aux alentours des 17 000 euros. Il y a tout juste dix ans, elle valait moins de la moitié.

La roue de secours, protégée par une housse (un accessoire d'époque), ne comprend que le pneu et le cerclage extérieur. L'espace vide en son centre permet d'abriter le feu arrière. Le différentiel est clairement visible.

Francis Denimal aime l'authenticité et l'originalité. Si, depuis l'obtention de son permis de conduire, il collectionne les Auto Union et autres DKW à motorisation deux-temps (F 93, 1000 S, F 12 "Junior", F 102, "Schnellaster"...), il se passionne également pour le rétro camping et possède quelques superbes et rares caravanes des années 1950-1960. Mais le clou de son impressionnant parc reste sans aucun doute le splendide camping-car Renault 1000 kg carrossé par Digue et dénommé Passe-Partout, dont nous vous racontons ici la rocambolesque histoire.

Texte et photos **Gaëtan Lamarque**

L'AVENTURIER

Précurseur des camping-cars, ce Digue Passe-Partout est sans doute l'un des rares qui soient encore roulants.

PASSE-PARTOUT

Comme tout bon camping-car, les fenêtres du Digue sont équipées de rideaux... d'époque !

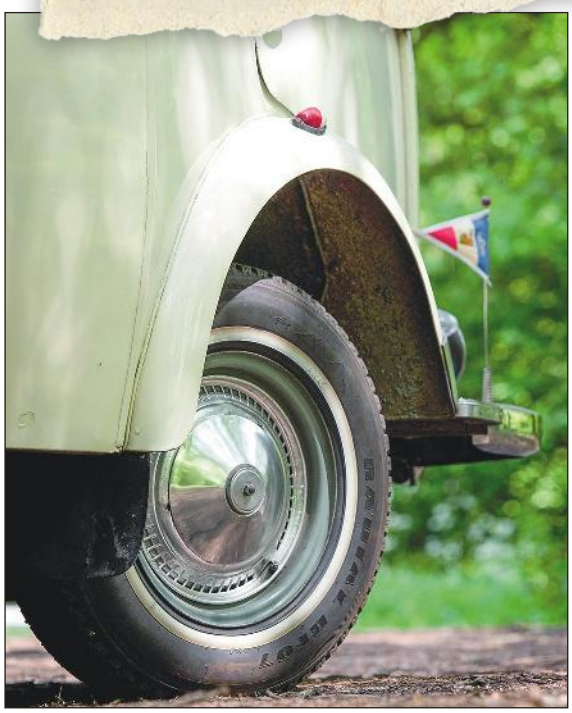
Terriblement chics, mais peu en phase avec le trafic moderne, les flèches de direction fonctionnent.

Les projecteurs additionnels ne sont pas de trop pour bien voir les chemins où le Passe-Partout est en mesure de s'aventurer.

Afin de rattraper la largeur de la caisse du camping-car, la cabine du 1000 kg a dû être élargie d'une trentaine de centimètres.

LE CARROSSIER ET LE CONCESSIONNAIRE

Hasard de l'Histoire, l'aventure de Pierre Digue débute sensiblement en même temps que celle du Renault 1000 kg. Carrossier de métier, il établit son entreprise au 74 de la rue du Commerce, dans le XVe arrondissement de Paris. Une adresse qui restera son siège social jusqu'en 1967. Dès 1945, alors que Renault présente le prototype de son futur utilitaire vedette, Pierre Digue fait ses premières armes en construisant, pour le compte de La Remorque Industrielle, les remorques de la Mission Marchand au Sahara. Ses réalisations connaissent un franc succès avec un premier modèle de type "Canadienne", puis un second baptisé "Lilliput". A partir de 1950, il se lance dans un projet plus ambitieux en carrossant et en aménageant, sur la base de fourgons Renault 1000 puis 1400 kg, un camping-car qu'il baptise "Passe-Partout". Dans ses réclames, il vante les mérites de celui-ci en affirmant qu'il réussit à se glisser là où la caravane ne passe pas. Il en assure lui-même la promotion en participant, avec sa famille, à de nombreux rallyes ainsi qu'à des expositions.
En 1953, trois modèles sont proposés: Junior, Cadet et Senior, reconnaissables à leurs quatre, cinq ou six lanterneaux de toit. La disposition intérieure, le choix des coloris et des aménagements sont réalisés à la demande du client. Les prix s'échelonnent alors de 2 600 000 F (anciens!) pour le Junior à 3 600 000 F pour le haut de gamme Senior. Mais bien que la finition soit de très bonne qualité et l'isolation soignée, les commandes ne sont pas au rendez-vous et seule une très petite série est lancée. L'heure du camping-car n'a pas encore sonné et, dès 1953, Digue se tourne vers la caravane...
Le modèle ayant servi de base au camping-car présenté ici est un type "R2065" sorti des chaînes de montage le 20 janvier 1953. Les 1000 et 1400 kg étant proposés en châssis cabine, celui-ci a d'abord connu une première vie comme ambulance à l'hôpital de Sedan. Réformé en 1958, le véhicule sanitaire est mis en vente. C'est là qu'arrive celui qui va lui donner une seconde vie.
Né à Liège en 1897, Alexis Dreye est le fils du premier importateur Hotchkiss de France. Une fois son père parti à la retraite, il reprend naturellement le garage familial de Cambrai. Mais l'automobile n'est pas la seule passion qu'il tient de son paternel qui, grâce à son Berliet aménagé en roulotte a, depuis les années 1920, été un précurseur du camping motorisé. Alexis reprend le flambeau, non pas avec le Berliet, mais avec une Hotchkiss tractant une remorque de camping Wilson des années 1930. Après la guerre, il adhère à l'Auto Camping Club de France (ACCF), qui deviendra par la suite l'ACCCF et dont il sera le responsable régional. Au Touquet, il crée un terrain de camping haut de gamme fréquenté par de nombreux Anglais et prend tous les ans le départ du Rallye international des Clubs de camping et caravaning qui se déroule chaque année dans un pays différent.
Mais étant donné son poids, la Wilson s'avère difficile à tracter. Alexis Dreye achète donc un fourgon Renault Ambulance de 1953 pour le faire carrosser en camping-car par Pierre Digue en 1958. A cette époque, le carrossier parisien est déjà devenu "caravaniste", ce qui fait de cet exemplaire l'un des derniers fabriqués.
Autre particularité : si la plupart des Passe-Partout possèdent une large baie ouvrante à l'arrière, elle est absente sur celui-ci puisque la dînette a laissé place, selon le choix d'Alexis Dreye, a un lit permanent. Grâce à ce véhicule d'un genre nouveau pour l'époque, Dreye arpente ainsi plus facilement les petites routes départementales en participant toujours aux rallyes dans l'ancienne tradition familiale.
Parallèlement à ça, ses affaires étant florissantes, il achète plus d'une centaine de véhicules et entretient de nombreux contacts avec les pionniers de l'époque: Henri Malartre, Bernard de Lassée, Adrien Maeght ou encore les Frères Schlumpf. Sa collection est telle qu'il est surnommé "l'homme aux 300 voitures". On prétend qu'il en a une pour chaque jour de l'année! Après une vie passionnante menée jusqu'à 89 ans, Alexis Dreye s'éteint en août 1986, laissant un souvenir très fort dans la mémoire de ceux qui l'ont connu...



Comme le modèle d'origine, le Passe-Partout est équipé de roues de 16". La largeur des voies et celle du 1 000 kg.

Le pare-brise est surmonté de deux petites vitres fixes qui apportent pas mal de lumière à l'habitacle et s'occultent par des volets pare-soleil.

Qui dit chauffage et cuisson au gaz dit évacuation.

La roue de secours est cachée dans un compartiment situé tout en bas de la face arrière.

Francis Denimal et son Renault 1000 kg Passe-Partout de 1953

UN RÊVE DE TRENTE ANS

Au début des années 1980, Francis est ambulancier et se rend régulièrement dans un cabinet radiologique situé dans une grande maison bourgeoise. Dans le sas des ambulances, dissimulé derrière des tentures, dort paisiblement un magnifique camping-car devant lequel Francis tombe en extase et qu'il ne manque pas d'aller secrètement admirer dès qu'il le peut.
A la fin de la décennie, le radiologue part à la retraite et la grande demeure est vendue. Connaissant l'intérêt de Francis pour son camping-car, le médecin propose de le lui céder.
Les 500 francs demandés sont dérisoires, mais le manque de place et les priorités de la vie le font renoncer à cet achat. Il apprendra bien plus tard qu'il s'agissait d'un Digue Passe-Partout dont la production fut si confidentielle qu'il avait probablement laissé filer le seul exemplaire encore roulant.
Plus de 30 ans vont s'écouler avant que Francis ne puisse à nouveau poser les yeux sur un Passe-Partout. Courant 2017, intéressé par les deux DKW exposées dans le catalogue de la vente aux enchères de la collection Alexis Dreye, Francis en découvre un. Sagement garé après un retour de balade en 1982, le Digue attend dignement de pouvoir repartir, après 35 ans d'immobilité. Francis se rend à la vente dans l'espoir secret de l'acheter, mais hélas, les enchères s'emballent et le camping-car lui échappe.
Hypnotisé par le Passe-Partout, il laisse passer les DKW présentées ce jour-là. C'est son voisin de chaise qui remporte la petite Junior. Francis sympathise alors avec Sébastien, le nouveau propriétaire de cette DKW, et lui raconte qu'au début des années 1980, Alexis Dreye avait voulu lui acheter sa F 12. Après plusieurs échanges de courriers avec sa maman pour négocier la voiture, il avait fini par trouver une autre DKW. Probablement celle que Sébastien venait d'acquérir. La suite, c'est Francis lui-même qui nous la raconte: «Je propose à Sébastien d'aller ensemble récupérer sa voiture et de l'aider dans sa future recherche de pièces. Le rendez-vous est fixé le vendredi après-midi suivant, soit le dernier jour de retrait des lots. Dans le garage ne restent que la Voisin et la Gar vendues aux USA, la Traction qui s'échappe en République tchèque, une voiture hippomobile et… le Passe-Partout! Le commissaire-priseur m'explique que si les propriétaires des véhicules partant à l'étranger ont prévenu qu'ils avaient besoin de temps pour organiser le rapatriement, l'acheteur du Passe-Partout, lui, ne s'est pas manifesté, ce qui n'est pas normal.
Voilà quatre jours que j'essaie d'oublier ce Passe-Partout, quatre jours que je me fais à l'idée qu'il est bel et bien vendu, or j'apprends que le type qui l'a acheté ne vient pas le chercher. Le commissaire--priseur me dit qu'en pareil cas, si l'adjudicataire renonce à l'achat, l'Etat est prioritaire et peut faire valoir son droit de préemption. En dernier lieu, il revient au vendeur de décider de conserver le lot ou de le remettre aux enchères. Je l'informe de mon intérêt pour le véhicule et lui laisse mes coordonnées au cas où. La petite Junior est chargée. On file, sinon mes nerfs vont lâcher. Sébastien m'appelle le dimanche soir: dans la précipitation, il a oublié son cric rouleur chez Alexis Dreye. Comme je suis tout proche, il me demande si je peux aller le récupérer. Le garage étant fermé, le carrossier, qui officie à côté, propose de contacter la fille d'Alexis Dreye. Rendez-vous est pris pour le jeudi en début d'après-midi. Lorsque j'arrive au garage, le cric a disparu, mais le Digue, lui, attend toujours patiemment que son propriétaire vienne le chercher. J'interroge Mme Dreye: "Toujours pas de nouvelles de l'acheteur?" "Non, toujours pas ! Surprenant", me dit-elle. Nous engageons la conversation et je lui relate l'anecdote de l'achat manqué de ma DKW par son père ainsi que mon intérêt pour le camping à l'ancienne. Elle semble sincèrement déçue que le Passe-Partout ne me soit pas revenu, car il serait resté Cambrésien au lien de partir en Belgique. Elle me promet de faire le maximum pour que je puisse l'obtenir si jamais l'enchérisseur ne se manifestait pas. Avant de quitter les lieux, je rends visite au carrossier pour lui demander de bien vouloir m'appeler s'il voit le Digue s'en aller. Une semaine passe et aucun signe du carrossier… Je décide donc d'aller lui rendre visite. A mon arrivée, c'est le choc: le Passe-Partout est sur une remorque immatriculée en Belgique, prêt à partir! C'en est maintenant terminé de ce Digue que je ne reverrai jamais plus. J'essaie de me consoler en me disant qu'il n'était pas pour moi, mais la nuit qui suit son départ est très agitée. L'imaginer en France, au sein du RCCF, où je l'aurais su entre de bonnes mains, m'aurait soulagé. Mais là, je me doutais que l'acheteur était juste soucieux de faire une belle plus-value.
Levé de bonne heure, je suis très tôt devant l'ordinateur. Christophe, président du Rétro Camping Club de France, m'a fait suivre un mail qu'il a reçu la veille: "Bonjour, je possède un camping-car Digue Passe-Partout sur base de Renault et je voudrais le vendre. Pourriez-vous m'aider à trouver plus d'infos sur ce véhicule et avez-vous une idée de sa valeur? Ci-joint, quelques photos de mon camping-car qui a été stocké durant 30 ans. Superbe état de préservation (avec poussière) et 100% complet. Merci de votre aide."
Voilà comment j'ai finalement eu l'opportunité d'acquérir l'objet dont je rêvais depuis près de 30 ans! Le fameux acheteur fortuné de la vente aux enchères s'était "replié" sur le camping-car, à défaut d'une autre auto partie à un prix stratosphérique. Regrettant son achat compulsif, il me l'a même revendu moins cher qu'il ne l'avait acquis.» ●

La table en formica de la cuisine-salle à manger se déplie. On y tient à quatre.

Le profil tout en rondeurs du Digue Passe-Partout témoigne à lui seul de sa période de création.

Le lit permanent est une demande particulière d'Alexis Dreye ayant imposé une fenêtre arrière fixe.

Le chauffage est assuré par ce radiateur relié à une bouteille de gaz.

Vu comme ça, le principe d'utilisation et de vidange est assez clair.

Dans un camping-car d'époque, on trouve bien sûr une cuisine et des ustensiles d'époque. Pour le Banania, on ne se prononcera pas.

Dans le tiroir, Francis a tout le nécessaire pour résoudre les petits tracas de la vie de campeur.

Il n'y avait pas de GPS en 1958. Francis a donc concocté une table de navigation sur laquelle le ou la copilote peut lire l'itinéraire... sur une bonne vieille carte.

L'habitacle est clair et ergonomique. Notez la desserte servant à poser les affaires les plus utiles. Un guide Michelin par exemple.

Quand on vous dit que le Passe-Partout passe vraiment partout ! La preuve : il est doté d'un inclinomètre pour indiquer la pente franchie.

Etant donné la taille de la vitre arrière, on se dit que la visibilité ne doit pas être terrible durant les manœuvres.

Comme les véhicules les plus modernes, le Passe-Partout est doté d'un ordinateur de bord qui rappelle l'échéance des vidanges. Enfin, presque un ordinateur...

La carburateur Solex est muni d'un limiteur de régime.

La plaque constructeur confirme que la base est bien un type R2065.

Le bloc est un Etendard type 671-2 qui ne correspond pas au moteur d'origine des R2065. Il a donc sans aucun doute été changé il y a très longtemps.

Un recensement des camping-cars Digue a été réalisé. Allez faire un tour sur le site, c'est juste fantastique : *www.diguedinguedong.com/caravanehtml/passe_partout_pierre_digue.html*. Le Rétro Camping Club de France a également une adresse : *www.rccf.net*

PASSEPORT TECHNIQUE

RENAULT 1000 KG PASSE-PARTOUT

MOTEUR

Type 671-S-2 Etendard. 4 cylindres en ligne, bloc en fonte et culasse en aluminium, vilebrequin sur trois paliers, soupapes en tête ■ **Cylindrée :** 2 141 cm³ ■ **Alésage x course :** 88 x 88 mm ■ **Puissance maxi :** 64 ch SAE à 3 300 tr/mn ■ **Rapport volumétrique :** 7:1 ■ **Alimentation :** un carburateur inversé Solex type 32 RBI à régulateur à dépression ■ **Allumage :** par deux batteries 6 V 90 Ah branchées en série (pour le démarrage), bobine et distributeur, allumage automatique centrifuge avec correcteur à dépression ■ **Ordre d'allumage :** 1-3-4-2 ■ **Refroidissement :** par eau avec pompe et ventilateur.

TRANSMISSION

Roue arrière motrices ■ **Embrayage :** monodisque à sec ■ **Boîte de vitesses :** manuelle à quatre rapports (1re par baladeur) + MAR ■ **Rapports de boîte :** 1re : 5,27 - 2e : 2,64 - 3e : 1,48 - 4e : 1 – MAR : 7,44 ■ **Couple conique :** 9 x 43.

STRUCTURE

Châssis-cabine R2065 à deux longerons en tôle emboutie en U et cinq traverses, carrosserie en tôles d'acier clouée sur ossature bois (frêne), double paroi isolée par laine de verre ■ **Suspensions AV/AR :** quatre ressorts à lames longitudinales, amortisseurs hydrauliques à réserve d'huile, suspension Grégoire en option ■ **Freins :** tambours AV/AR ■ **Frein à main :** mécanique agissant sur les roues AR ■ **Direction :** vis globique et galet ■ **Diamètre de braquage :** 10,50 m ■ **Jantes :** 5,50 F x 16 ■ **Pneumatiques :** 19 x 400 ou 7,5 x 16 ■ **Dimensions (L x l x h) :** 5,400 x 2,200 x 2,700 m ■ **Empattement :** 2,300 m ■ **Voies AV/AR :** 1,60/1,60 m ■ **Poids à vide :** 2 500 kg ■ **Poids total en charge :** 2 900 kg.

PERFORMANCES

Vitesse maxi : 90 km/h ■ **Consommation :** 14 l/100 km environ.

PRODUCTION

1948 – 1958 : entre 20 et 30 exemplaires (10 encore existants, dont 3 roulants) ■ **Puissance fiscale :** 11 CV ■ **Equipements :** réservoir d'eau propre 150 litres avec contrôle du niveau au tableau de bord et pompe à pied mécanique ("eau magique" électrique en option), chauffage gaz, réfrigérateur à gaz, réchaud deux feux, évier, cabinet de toilette avec lavabo et WC chimique, ventilation réversible (entrée/sortie) au plafond de l'espace de vie et au plancher du cabinet de toilette.

COTATION

Les offres de Passe-partout proposés à la vente sont extrêmement rares, les acheteurs potentiels le sont tout autant. Il est donc très difficile de donner une estimation.

Google Maps

La baie de Saint-Jean-de-Luz est encore embrumée, mais à bord de la Jaguar, c'est toujours au beau fixe.

Entre PAYS BASQUE et Béarn

De Saint-Jean-de-Luz jusqu'aux sommets d'Iraty en passant par Espelette, Saint-Jean-Pied-de-Port, Sauveterre et Salies-de-Béarn, j'ai filé à l'anglaise à travers les superbes paysages du département des Pyrénées-Atlantiques à bord d'un splendide coupé Jaguar XK 150 et d'une Austin-Healey décapotable... *Of course* !

Texte et photos **Jean-Marc Navarro**

RETROUVEZ EGALEMENT LA VIDEO SUR NOTRE SITE WWW.GAZOLINE.NET

Bidarray, un si joli village…

Il est 8h, Saint-Jean-de-Luz s'éveille au rythme d'un six cylindres XK : celui du coupé Jaguar 150 de 1960 appartenant à Lionel Priou, un gentleman driver *made in* Pays basque. Sur les hauteurs de la pointe de Sainte-Barbe, où de belles basquaises dominent fièrement l'océan, la Jag' est dans son élément. Ce matin-là, un reste de "Brouillarta" embrume encore la baie. Si le phénomène météorologique ne dure jamais bien longtemps, l'entrée maritime qui réveille le vent et fait chuter brusquement les températures a de quoi surprendre lorsque le thermomètre passe de 34 à 17 degrés en moins d'une heure… Mais sur la grande plage, le poste de secours l'a promis : aujourd'hui, le soleil sera bien au rendez-vous. Alors nous avons tracé sur la route de la Corniche en direction d'Hendaye. En laissant le fort et la digue de Socoa sur la droite, je regarde en direction du large pour tenter ma chance au cas où l'impressionnante Belharra viendrait narguer les falaises d'Urrugne. Sans succès. La vague géante que les surfeurs du monde entier viennent défier n'est cette fois pas au rendez-vous, mais l'océan oui. Il nous accompagne jusqu'à la célèbre plage d'Hendaye, avant que nous ne le quittions dans un feulement magique pour rejoindre le col de Saint-Ignace où est stationné le train de la Rhune. Face à la motrice à crémaillère qui vient chercher ses premiers visiteurs, ne dites surtout pas que vous empruntez le "petit" train de la Rhune (une montagne basque qui culmine à 905 mètres d'altitude). Avec un poids de 17 tonnes, l'engin à voie étroite met 35 minutes pour parvenir au sommet. Il y a tout juste un mois, il a fêté ses 95 ans et ne peut plus vraiment être qualifié de "petit", ce terme étant réducteur par rapport au travail fourni pour acheminer les touristes sur les 4,2 km de sa ligne et atteindre le sommet à la vitesse de 9 km/h, et ce depuis près d'un siècle. Chapeau !

Le train de la Rhune, seul moyen de découvrir sans effort le Pays basque dans toute sa splendeur, à 905 mètres d'altitude.

Le village typique de Sare, idéal pour la pause café et la visite du musée du Gâteau basque.

Espelette, pas de doute, rien qu'à regarder les piments suspendus aux façades des maisons, on peut en être sûr...

Quittons ce monument pour retailler la route… Un café sur la place du charmant village de Sare, une photo "Jaguar et piments" à celui d'Espelette jusqu'au lieu-dit Cherchebruit où, à bord de l'anglaise, je n'ai entendu que la douce mélodie de notre six cylindres et, après avoir traversé Itxassou, nous voici sur la route départementale 349. Retenez bien son nom car elle est l'une des plus belles du Pays basque. Sur ce passage étroit qui borde la rivière Nive, la légende de Roland est encore tenace puisque l'on prête à ce preux chevalier et neveu de Charlemagne la prouesse d'avoir fendu en deux un rocher à l'aide de son épée nommée Durandal afin de permettre à son armée de s'engager dans les gorges. Une performance qui n'aura pas profité au guerrier puisqu'il trouva la mort à Roncevaux lors d'une ultime bataille. L'histoire vous aura au moins permis de connaître l'origine de la célèbre marque de pneumatiques d'avant-guerre nommée… Durandal!

Après le troisième pêcheur de truites "No Kill" (le poisson est remis à l'eau vivant), continuez tout droit en prenant la peine de corner (pardon, klaxonner, je me suis trompé d'époque) avant chaque virage tant la route serpente. Pour y croiser un autre véhicule, des aménagements sont parfois creusés. Sinon, restez courtois et appliquez la règle qui prévoit de laisser la priorité au plus gros véhicule… De l'autre côté de la Nive, vous verrez peut-être une Micheline effectuant le trajet de Bayonne à Saint-Jean-Pied-de-Port en passant par le vignoble de l'Irouléguy. Autre légende (ou pas) : certains racontent ici qu'il fut un temps où on tirait plus de vin que la vigne ne pouvait en donner.

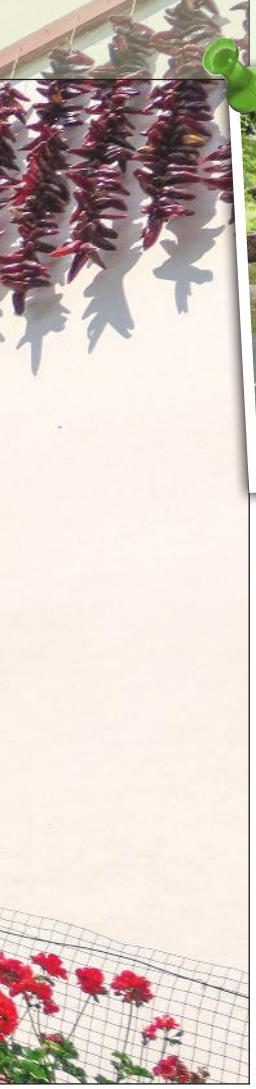
Seconde, troisième, seconde… Peu avant d'arriver au village de Bidarray, je vous invite une fois encore à rêver. Une auberge, celle d'Ostapé, est perdue sur le versant d'une montagne basque. Mais n'allez pas croire qu'il s'agit d'un endroit comme les autres. Déjà parce qu'en haut de ces montagnes, on y rencontre, via un chemin privé, un relais du silence cinq étoiles perdu au milieu de nulle part. Deuxièmement parce que le panorama admiré depuis la terrasse du restaurant est exceptionnel. Enfin, dans un endroit habituellement plus propice à la traite des brebis se dévoile un musée Porsche installé au sein d'anciennes écuries et dont les superlatifs tiennent autant de l'insolite que de l'excellence. Parmi la quinzaine de véhicules originaires de Stuttgart qui vont de la 911S à la Carrera sans oublier la 930 Turbo, on a le privilège de découvrir une RS 4.0 et une GT3 RS stationnées aux côtés d'une rarissime Spyder 918 (on en recense seulement 25 en France, sur un total de… 918 exemplaires dans le monde). Avec ses deux moteurs électriques ajoutés à son V8 essence de 4,6 litres, la bête développe 887 ch et passe de 0 à 100 km/h en 2,6 secondes pour atteindre la vitesse de 345 km/h. Pour redescendre sur terre et aborder la surprenante collection d'une manière plus modeste, sachez que deux tracteurs de la marque allemande y règnent également en bonne place. Si je vous parle de ce lieu d'exception où tout semble incroyable, c'est que la visite du musée est gratuite et ouverte à tous sans avoir besoin de dormir ou même de déjeuner à l'auberge, que l'on débarque en Citroën AZU ou en Ferrari. Etre collectionneur ne se résume pas toujours à une question d'argent, la preuve.

Allez, on repart en empruntant la même petite route. On va cette fois prendre un peu de hauteur entre fermes et brebis avant de retomber sur le typique village de Saint-Jean-Pied-de-Port. Les amateurs de truites emprunteront le vieux pont romain pour "voir si ça mouche" et les autres laisseront souffler leur mécanique en déambulant dans les ruelles typiques de la vieille cité référencée parmi les plus beaux villages de France. Si vous êtes courageux, montez en haut de Donibane Garazi (Saint-Jean-Pied-de-Port en langue basque) pour aller admirer la citadelle dressée sur la colline de Mendiguren. Edifiée à partir de 1625, la fortification est classée Monument historique depuis 1963. A ne pas manquer également, les chemins paisibles longeant les bords de la Nive.

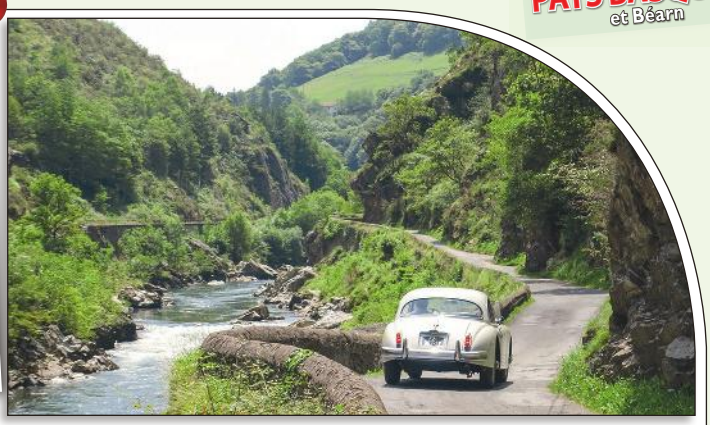
La route départementale 349 est l'une des plus belles du Pays basque

En cette fin d'après-midi, la température à bord de l'XK est élevée, mais le soleil qui rayonne n'en est pas l'unique responsable, le six cylindres en ligne étant connu pour éparpiller ses calories. Pas trop gênant du côté de Coventry, mais un peu plus en région de Basse-Navarre. Avec une telle ligne de carrosserie, on pardonne volontiers au superbe félin. En suivant encore et toujours la Nive, Lionel me dépose à l'étape du soir, le village d'Estérençuby. Au bord de la rivière et au pied des montagnes, le fond de l'air est des plus agréables. Une solide poignée de main et, déjà, la magnifique XK de Lionel disparaît dans un dernier feulement. Au menu de ce soir, une piperade agrémentée de jambon (de Bayonne) poêlé que je partage avec des randonneurs. Demain, c'est la montagne, et encore à bord d'une anglaise puisque Alain Siebert viendra me chercher avec son Austin-Healey 3000 Mk3 de 1966 revêtue d'un vert anglais. La balade sur les sommets verdoyants d'Iraty s'annonce pleine de promesses…

Au réveil, je confirme : les jours se suivent mais ne se ressemblent pas car la brume recouvre aujourd'hui toute la vallée. Moi qui prévois de grimper en direction de la forêt d'Iraty, je demande au ciel de se montrer clément. Après avoir peaufiné mon itinéraire avec Eric Larramendy, le sympathique patron de l'hôtel Andreinia qui me conseille quelques variantes par rapport au tracé initial, Alain Siebert et son Austin-Healey font leur apparition. Pour l'instant,

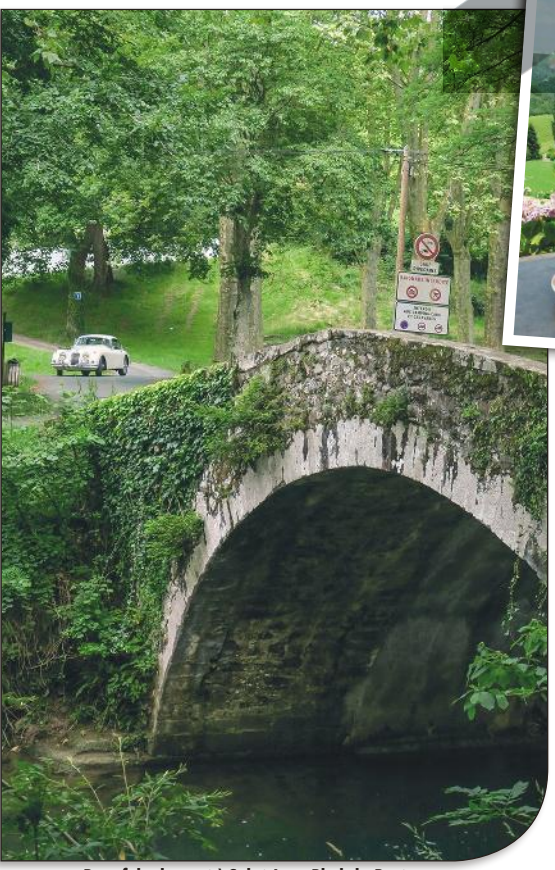


OK, il y avait bien comme un petit bruit de roulement arrière droit, mais à part ça, le reste n'était que mélodie…



La D349 qui serpente le long de la Nive est l'une des plus belles routes du Pays basque.

A Estérençuby, à l'étape du soir au bord de la Nive, il a bien fallu quitter Lionel et sa superbe auto.



Pour faire le pont à Saint-Jean-Pied-de-Port, il n'y a que l'embarras du choix

A l'auberge Ostapé, le café est encore plus agréable devant le splendide panorama.

Voici le musée Porsche de l'auberge Ostapé. Dans les anciennes écuries, des chevaux, il y en a, mais impossible de les compter tellement ils sont nombreux.

COMMENT SUIVRE LE PARCOURS ?

Gazoline et Tripy vous offrent deux options pour suivre le parcours décrit dans cet article:

- **Sur votre téléphone mobile ou GPS:** allez sur le site internet Gazoline (www.gazoline.net), sélectionnez l'article "Itinéraire Bis: les Pyrénées-Atlantiques" sur la page d'accueil ou en cliquant sur "L'ancienne au quotidien" puis "Balades". Téléchargez le fichier Gazoline 269.zip à la rubrique "Suivre le parcours avec un GPS", puis importez-le sur votre application GPS de smartphone ou votre GPS compatible avec des circuits pré-enregistrés.
- **Avec un road book papier:** allez sur le site internet Gazoline (www.gazoline.net), sélectionnez l'article "Itinéraire Bis: les Pyrénées-Atlantiques" sur la page d'accueil ou en cliquant sur L'ancienne au quotidien" puis "Balades". Téléchargez le fichier Roadbook 269.pdf à la rubrique "Suivre le parcours au road book", puis imprimez-le directement. Une notice explicative pour bien l'utiliser est disponible à la rubrique "Balades" dans l'article "Itinéraire bis: comment lire un road book?".

Afin de vous aider à suivre le road book, nous vous conseillons de télécharger une application GPS (on aime bien "Kmh Counter") afin d'avoir les distances partielles entre deux points sans devoir sans cesse remettre à zéro le compteur journalier de l'auto (quand il y en a un).

l'auto est capotée car, au départ de l'Adour jusque dans les vallées de la Soule, la pluie et le brouillard étaient au rendez-vous. Basajaun, le seigneur des forêts basquaises, a été imploré : on va pouvoir escalader ses montagnes. Encore une fois, on file en direction de la source de la Nive. Je ne suis pas déçu car, en sortie de chaque virage, la souplesse du moteur est un vrai régal. Sur la D301 que l'on prend sur la gauche, on effectue notre première ascension dans la brume pour rejoindre, à 1 156 mètres d'altitude, le pic d'Arthaburu. Un gauche, un droite, un gauche se répètent inlassablement sur cette magnifique petite route de montagne avant que la Healey sorte enfin du brouillard. A la première pause photo, on oublie la capote puisque le soleil brille de mille feux au-dessus d'une mer de nuages. Les arrêts photo se multiplient, au risque d'affoler le manomètre de température d'eau malgré un système de refroidissement entièrement revu et amélioré. Ici, on stoppe pour un troupeau de vaches, là-bas pour le profil de la route buissonnière ou juste afin d'admirer l'auto. Si je m'écoutais, après chaque Itinéraire Bis, je voudrais acheter tous ces séduisants véhicules qui me font découvrir ces merveilleux paysages, mais tel un papillon éphémère virevoltant dans le champ de mes souvenirs, c'est toujours la réalité qui reprend le pas sur mes rêves! Heureusement, il me reste des images plein la tête avec mes superbes balades que je suis si heureux de partager avec vous.

Bon Dieu, que la France est belle! Sur la droite, l'Espagne n'est qu'à quelques encablures et le GR10 qui relie l'Atlantique à la Méditerranée par les crêtes des Pyrénées est parallèle à notre route. A bord de nos chères automobiles, on peut échanger nos vues avec celles des randonneurs, et là tout est bon à prendre car la nature qui défile devant nous n'a commis aucune faute de goût. Clignotant à gauche puis à droite, nous voilà maintenant sur la D19. Une fois atteint le col de Bagargui, à 1327 mètres d'altitude, il faut redoubler d'attention et ralentir pour changer de direction. Approchez-vous car je ne voudrais pas le crier trop fort: un conseil… les "bagnoles modernes", laissez les redescendre discrètement tout droit jusqu'à Larrau car nous, dans le dernier virage, nous prenons la deuxième à gauche. Ne cherchez pas le numéro de cette petite route sur la carte, elle n'en possède pas. Comme seule information, on peut lire juste après un panneau "chute de pierres" l'indication "Ahusky 12 km" et Pic des Escaliers. Rassurez-vous, si un autre panneau vous signale que ce chemin est privé et reste sous la seule responsabilité de ses utilisateurs, l'itinéraire est aujourd'hui entièrement goudronné. Les gens du Pays de la Soule auraient pu l'appeler la "route du bonheur", mais au risque d'y créer des embouteillages, ils ont préféré ne rien dire du tout. Il faut simplement profiter de chaque instant passé sur la trace… Extraordinaire!

Ne cherchez pas le numéro de cette petite route sur la carte, elle n'en possède pas

Une fois le col de Burdin Olatzé franchi, nous redescendons dans le Béarn jusqu'à Mauléon, le pays des espadrilles, avant de déjeuner à l'Hôpital-Saint-Blaise, un très joli village de 80 habitants. Après une garbure, une poêlée d'anguilles ou de gambas dégustées en terrasse au Saint-Blaise, nous partons à l'assaut des remparts du village de Navarrenx. Catherine de Bourbon, sœur du roi Henri IV, y vécut sous la protection de la place forte. Aujourd'hui, le village et ses murailles s'apprécient également pour l'abondance du saumon d'Atlantique de passage dans le gave d'Oloron. Pour les férus d'histoire ou les amoureux des vieilles pierres, l'arrêt s'impose. Ceux qui préfèrent les histoires d'automobiles me suivront jusqu'au village voisin afin de découvrir la superbe Rolls-Royce du chanteur Luis Mariano (voir l'encadré p. 64).

Autre légende, celle du pont de Sauveterre dont les décors et les paysages qui l'entourent sont un véritable enchantement. Au pied de l'ancien château baigné par le gave d'Oloron aux reflets d'émeraude, on raconte que la reine Sancie y fut jetée pieds et poings liés et qu'au lieu de couler, elle en réchappa. Aujourd'hui, le lieu est beaucoup plus paisible. Prenez la peine de descendre au bord de la rivière en empruntant le chemin de ronde et poussez jusqu'au jardin de Sally Johnson. La responsable anglaise… du salon de thé "Au fil de l'eau" propose des glaces, gâteaux et autres smoothies à déguster sur de confortables transats. Cosy!

Voici Saint-Jean-Pied-de-Port côté cour et jardin…

Plein soleil au-dessus des nuages. Nous effectuons une petite halte technique pour décapoter.

Cette route n'a pas de nom, mais on peut la qualifier de "chemin du bonheur".

Les chevaux, on en avait dessous et devant le capot.

Le Pont de la Légende, à Sauveterre-de-Béarn, est l'un des cadres les plus enchanteurs du parcours.

Sur la D19, entre Estérençuby et Iraty, nous sommes sur un nuage…

OU MANGER ?

✔ **Crêperie Mille Sabords**, 9 passage de la Pergola à Saint-Jean-de-Luz (64500). Face à la mer. T. 0559510356.
✔ **Le Saint Blaise**, D25 à L'Hôpital-Saint-Blaise (64130). Produits fermiers, terrasse arborée. T. 0559665304.
✔ **Auberge Ostapé**, Domaine de Chahatoenia à Bidarray (64780). Menu Découverte à partir de 45 euros. Musée Porsche. T. 0559379191.

OÙ DORMIR ?

✔ **La Réserve**, Pointe Sainte-Barbe, 1 avenue Gaëtan Bernoville à Saint-Jean-de-Luz (64500). Face à l'océan. A partir de 135 euros. T. 0559513200.
✔ **Hôtel de la Plage**, Promenade Jacques Thibaud à Saint-Jean-de-Luz (64500). A partir de 99 euros. T. 0559510344.
✔ **Hôtel Andreinia**, Le Bourg à Estérençuby (64220). Soirée étape (avec repas et petit-déjeuner inclus) à 78 euros. T. 0559370970.

A VOIR

✔ **Le train de la Rhune**, col de Saint-Ignace à Sare (64310). Tarifs: 19 euros l'aller-retour et 12 euros pour les moins de 12 ans. T. 0559542026.

EN CAS DE PANNE

✔ **Garage Bidegain** à Sauveterre-de-Béarn (64390). T. 0559385252.

PRATIQUE

✔ **Infos touristiques**, www.paysbasque-tourisme.com et www.bearnpyrenees.com

Chez Sally, pas besoin de parler anglais pour déguster un cocktail de fruits au bord du gave d'Oloron.

Sauveterre-de-Béarn, au pied de l'ancien château. Regardez bien, à droite : non, ce n'est pas une loutre géante, mais juste un morceau de bois qui nous joue un tour…

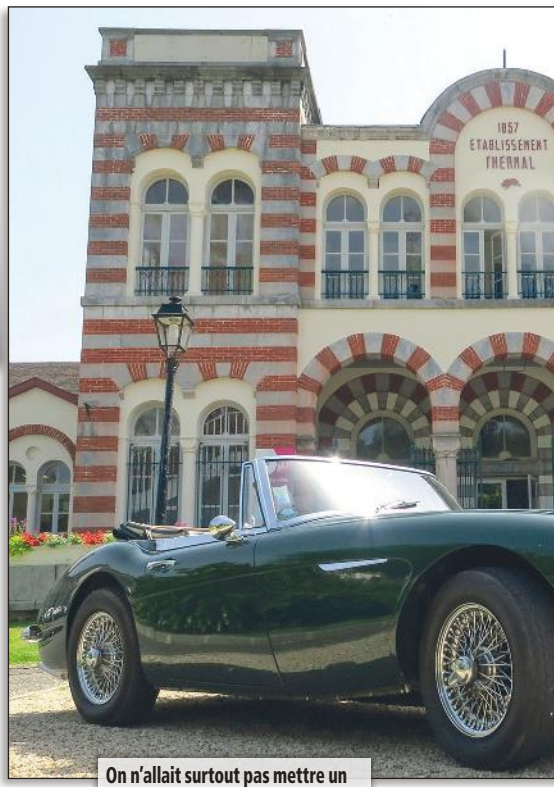
Le coffre à jouets de François, on y passerait des heures et des heures entre les Bond, Berkeley, Messerschmitt et Nash...

LA ROLLS DE LUIS MARIANO EST À VENDRE

Son nom ne dira peut-être rien aux plus jeunes, mais sachez que ce ténor d'origine espagnol et chanteur d'opérette était une véritable star dans les années 50. Parmi les titres les plus célèbres qu'il interpréta, on trouve *La belle de Cadix* et *Le Chanteur de Mexico*. Durant cette période, la vedette internationale ne pouvait que rouler en Rolls-Royce, voiture d'élite parmi les élites. Depuis 1963, date de sa sortie d'usine, cette Silver Cloud série 2 a rarement quitté le Pays basque et Arcangues, où l'artiste avait fait construire une magnifique ferme dressée au milieu des montagnes. A sa mort, en 1970, c'est Patxi, son fidèle chauffeur, qui en hérita, avant de la céder dix ans plus tard à Aldo Vasti, un grand collectionneur de la région, en lui faisant promettre qu'elle resterait dans le département. Aujourd'hui, le vendeur et l'acheteur sont décédés et la superbe Rolls appartient aux quatre filles du collectionneur. Mais si les descendantes apprécient le prestige de l'auto, elles ne possèdent pas, comme leur défunt père, l'âme d'un passionné. La Silver Cloud est donc à vendre, et même en dehors du département, à condition qu'elle fasse le bonheur d'un véritable amoureux d'anciennes et non d'un spéculateur qui la proposerait ensuite aux enchères.
Avis aux amateurs : les sœurs, en plus de posséder la carte grise immatriculée à leur nom, ont également précieusement gardé celle d'origine au nom du célèbre chanteur. Le journal d'époque montrant une photographie de Luis Mariano et de sa voiture sera également remis à l'acheteur. *Gazoline* est heureux de livrer ce scoop à ses lecteurs.
Pour tous renseignements, un premier contact par mail est souhaité : mado.fouriot@wanadoo.fr

Combien de stars ont pris place sur la banquette arrière de la Rolls de Luis Mariano ?

50 ans après la parution dans le journal, elle n'a pas changé !



On n'allait surtout pas mettre un "Therme" à la balade sans profiter de la quiétude de Salies et des bienfaits de ses eaux salées.

Quand François Lebourleux et Alain Gardinier vous proposent d'aller voir le port de Saint-Jean en Berkeley et Messerschmitt, ça ne se refuse pas !

Fin de la balade, face à l'Artha et l'océan. Je dois avouer que j'ai mis un certain temps à rejoindre mon hôtel à Saint-Jean.

A Salies-de-Béarn, le Saleys est un paisible cours d'eau au caractère parfois imprévisible

Anglaise encore et toujours en remontant dans l'Austin-Healey pour rejoindre Salies-de-Béarn, dont les ruelles en escargot tournent autour du Saleys, son paisible cours d'eau au caractère parfois imprévisible. En franchissant le pont de la Lune ou dans les thermes datant de 1857, l'histoire ne manque vraiment pas de sel. C'est avec ce dernier que l'authentique jambon de Bayonne est salé. On peut également lézarder au lagon de la mer Morte, un espace aquatique et thermal où la très forte concentration en sel me fait littéralement flotter dans un sentiment incroyable d'apesanteur. Si vous avez du temps, vous pouvez poursuivre la détente dans les spas et multiples bassins que possèdent les thermes. Lorsque la conduite de votre automobile vous laisse (ou non) quelques courbatures, l'arrêt est fortement conseillé!

Bye-Bye le Béarn et rebonjour le Pays basque. La vieille anglaise crache ses derniers chevaux avant de rallier la côte. Nous effectuons un ultime arrêt chez l'ami François, organisateur d'Autottiki, un rallye de minivoitures qui se tient tous les deux ans à Saint-Jean-de-Luz et dont la prochaine édition se déroulera les 16 et 17 mai 2020. Ironie du sort, dans son garage, c'est encore "A nous les petites anglaises" puisque ses deux dernières pensionnaires britanniques sont une curieuse Bond Bug à trois roues et une rare Berkeley à conduite à gauche. Mais l'homme est cosmopolite, car on remarque aussi un Messerschmitt, une Goggomobil, des tricycles et même plusieurs exemplaires de l'étrange Mini Comtesse, une voiturette française à moteur 49,9 cm^3 dont il détient également le premier prototype. Si, par beau temps, vous croisez un étrange véhicule, son conducteur à toutes les chances de se prénommer François. Avec lui et son copain Alain, ils m'ont emmené faire un tour jusqu'au port de Saint-Jean-de-Luz. En période de fête, où les rues sont encombrées et les places de parking plus que comptées, la promenade à bord de ces engins incroyables m'a semblé idéale.

Ce soir, me voilà rendu à mon point de départ face à l'océan. Une crêpe avalée sous la Pergola sur la plage, une descente de la rue Gambetta commerçante et piétonne jusqu'à la place Louis XIV et je rallie mon hébergement en suivant les vagues. Entre mer et montagnes, je sens ce pays qui s'accroche de plus en plus à mes basques. Alors attention, après cet Itinéraire Bis, vous pourriez également tomber sous son charme! ■

Je remercie Claude Legay et Lionel Priou (Jaguar XK 150) du club basque des Véhicules Anciens, Michel Marcelin et Alain Siebert (Austin-Healey 3000) du club Soupapes et Pistons, le directeur de l'auberge Ostapé Christophe Le Du Goupy, François Lebourleux du club Autottiki pour m'avoir ouvert son garage, Christiane Bonnat Delahaie et Nathalie Beau de Loménie de l'agence d'Attractivité et de Développement Touristiques Béarn Pays basque ainsi que Cécile Bergez de l'office de tourisme de Salies-de-Béarn.

TRIPY GPS+ DIGITAL ROAD BOOK Pilotez vos Rallyes !

5 FOURGONNETTES pour tous les jours

Abordables, économiques et surtout extrêmement pratiques, les petites fourgonnettes que voici sont de parfaites deuxièmes ou troisièmes voitures. Avec elles, aller à la déchetterie ou faire des travaux à la maison ne sera plus une corvée !

Texte **Hugues Chaussin**
Photos **Christian Bedeï, Constructeurs, et Wikimedia Commons**

Renault 4 Fourgonnette

Renault Communication

Simca 1100 VF2/VF3

Les cotes indiquées pour 2009 ont été réactualisées en euros constants pour pouvoir être comparées avec celles d'aujourd'hui.

Guillaume Vachey/Wikimedia Commons

Citroën Acadiane

Peugeot 205 F

Fiat Fiorino

Niels de Wit/Wikimedia Commons

De l'arrière, difficile de différencier l'Acadiane de la 2 CV Fourgonnette. Les feux de J7 constituent un indice.

Citroën Acadiane

JOLI PETIT HYBRIDE

Croisement entre une Dyane et une 2 CV Fourgonnette, l'Acadiane est venue clore la brillante carrière des utilitaires Citroën à moteur deux cylindres. Rien que pour ça, elle mérite toute notre attention.

Prenez un avant de Dyane et une cellule arrière de 2 CV AKS, soudez-les ensemble et vous obtiendrez l'ultime représentante de la lignée des Citroën type "AK". Depuis 1951, les fourgonnettes de la marque aux chevrons connaissent un franc succès dans les villes et les campagnes. Celle que voici peut être considérée comme une évolution de l'AKS apparue en juillet 1970. L'AKS, dite aussi AK 400, bénéficie en outre d'une cellule rehaussée de 11,5 cm. C'est cette caisse, la plus grande de la série, que l'on retrouve sur l'Acadiane dont l'appellation est une contraction phonétique d'AK et de Dyane. Il s'agit aussi d'une référence à une province de Louisiane. Nous voici donc en mars 1978 et la 2 CV Fourgonnette disparaît officiellement au profit d'une nouveauté qui dispose de quelques atouts non négligeables. D'abord, l'Acadiane accueille des freins avant à disques. Ensuite, elle apporte un confort jusqu'alors inconnu sur ces fourgonnettes. A l'intérieur, on y retrouve le tableau de bord "moderne" de la Dyane avec ses aérateurs orientables et son cendrier au milieu. Le client fidèle aux 2 CV AK s'étonne du

Alf Van Beem/Wikimedia Commons

Privilège que n'aura jamais la berline : l'Acadiane possède des vitres de portières descendantes.

Christian Bedel

L'habitacle de l'Acadiane n'a rien à envier à celui de la berline.

L'Acadiane reprend la cellule avant de la Dyane, sur laquelle a été ajouté un pavillon.

CITROËN ACADIANE [03/1978 - 07/1987] • **Cote en 2009 :** 1 000 euros • **Cote en 2019 :** 3 000 euros.

L'Acadiane apporte un confort jusqu'alors inconnu sur ces fourgonnettes

côté cossu que lui confèrent les garnitures de portières avec accoudoir, les vide-poches en simili, les sièges en skaï noir, le volant Quillery de 2 CV Spécial, mais aussi et surtout les glaces descendantes, un luxe puisque même la Dyane n'en possède pas. Sauf… les modèles fabriqués à Vigo, en Espagne. C'est justement ici que sont assemblées les Acadiane (ensuite également au Portugal), ceci expliquant techniquement la présence de ces portières dépourvues de vitres coulissantes.
Du point de vue esthétique, la partie avant est reprise à la Dyane, ce qui nous permet de glisser une petite anecdote à ce sujet : la plastique très travaillée de cette dernière, nous la devons à Louis Bionier, ex-patron du style Panhard ; l'Acadiane est la toute dernière automobile à porter la griffe Bionier. Par rapport à la Dyane, le pare-chocs de l'utilitaire est peint au lieu d'être chromé, son pavillon est spécifique (la Dyane n'en a pas), alors que sa partie arrière se différencie de l'AKS par la présence de butoirs en caoutchouc et de feux de Peugeot J7. Ce nouvel emballage suffit à faire de cette auto un modèle inédit, même si les prétentions utilitaires ne progressent pas d'un iota : le volume utile est toujours de 2,27 m³, alors que la charge maxi demeure de 475 kg, une valeur qui reste très intéressante puisque supérieure à celle d'une R4 F6. L'apparition de l'Acadiane incitera d'ailleurs le concurrent Renault à revoir le volume de sa F6, lequel passera à 470 m³ en 1981. Les timides évolutions que connaîtra l'Acadiane se limiteront à une modification des sigles en 1982, à une très légère augmentation de la puissance moteur, à la disparition de l'écope de capot en 1983, puis au remplacement des manivelles de vitres d'Ami 8 par des modèles de GS.

Alors que la Dyane tire sa révérence en 1983, l'Acadiane lui survivra quatre années dans l'ombre du nouveau C15 doté d'un moteur diesel. Si les volumes de production s'effondrent dès lors inexorablement, l'Acadiane conserve un certain attrait dû à son économie à l'achat comme à l'usage, ainsi qu'à sa robustesse largement éprouvée. Il est vrai qu'elle vaut alors 10 000 F de moins que la nouvelle fourgonnette de la marque, ce qui n'est pas rien. Condamnée par sa désuétude, l'Acadiane quitte définitivement les chaînes de fabrication en juillet 1987. Les modèles en stocks s'écouleront jusqu'au printemps 1988. ■

Philippe Hazan

Le moteur est le 602 cm³ de 31, puis 35 ch.

Philippe Hazan

SPECIFICATIONS

Puissance fiscale : 3 CV.
Moteur : 2 cylindres à plat longitudinal AV, bloc et culasses alliage, cylindres fonte, un arbre à cames central. 602 cm³ (31, 35 ch). Refroidissement par air.
Alimentation : un carburateur double corps inversé.
Transmission : traction avant, embrayage monodisque à sec, boîte 4 synchronisée. Levier au tableau de bord.
Structure : plate-forme métallique sur laquelle est boulonnée une carrosserie en tôles d'acier, roues AV/AR indépendantes par bras tirés, ressorts longitudinaux avec interaction AV/AR, amortisseurs télescopiques et batteurs à inertie, disques AV/tambours AR à commande hydraulique, direction à crémaillère, jantes 15".
Volume de chargement : 2,27 m³.
Charge utile : 475 kg.
Vitesse maxi : 96, 102 km/h.
Consommation : 6 l/100 km.

PERIODE A SUIVRE

Mars 1978 - juillet 1987
(253 393 exemplaires).

TENDANCE

La flambée des prix des fourgonnettes 2 CV occasionne une hausse significative de la demande en Acadiane. Les beaux exemplaires sont activement recherchés.

INDICE DE RARETE

Très rare 0 1 2 3 **4** 5 **Courant**

DISPONIBILITE PIECES

Excellente pour toutes les pièces communes avec les 2 CV. Les panneaux de carrosserie sont refabriqués, les bas de caisse et diverses pièces critiques également.

POINTS A SURVEILLER

Corrosion : inspectez la totalité de la plate-forme (très sensible), les planchers, le logement de la roue de secours, la baie de pare-brise, ainsi que l'ensemble des éléments.
Moteur : très robuste.
Points faibles : souvent usées jusqu'à la corde et peu entretenues.

Vitrée, fourgon, pick-up... la famille Fiorino propose plusieurs versions.

Centro Storico Fiat

Centro Storico Fiat

En 1983, la Fiorino adopte la face avant de la Fiat 147, version brésilienne de la 127.

Centro Storico Fiat

Très carrée, la caisse offre un volume de chargement intéressant dans une taille de véhicule contenue.

Fiat Fiorino

LA BOÎTE

Les versions diesel de la Fiorino auront droit à une face avant spécifique.

Centro Storico Fiat

FIAT FIORINO [10/1977 - 1988] • **Cote en 2009 :** 600 euros • **Cote en 2019 :** 1 500 euros.

Centro Storico Fiat

La première Fiorino est disponible en version "normale" ou "surélevée".

À PIZZA

En greffant une boîte cubique derrière le poste de pilotage d'une Fiat 127, on obtient la Fiorino, une petite fourgonnette malicieuse qui fleure bon le pesto et le Parmigiano.

Tout en elle respire l'Italie. Avec sa palette de couleurs, son moteur pétillant et ses inévitables traces de rouille, aucun doute n'est permis : la Fiorino est bien sortie du Lingotto, l'usine historique de Fiat installée au centre de Turin.

Cette joyeuse fourgonnette petit format a été voulue par le constructeur italien afin d'intercaler un véhicule entre les Vespa à trois roues exclusivement urbaines et les fourgons Fiat 900 T. « Une nouvelle solution pour les transports légers », avait annoncé Fiat lors de son lancement au Salon du véhicule industriel de Turin, du 29 octobre au 6 novembre 1977. Cette façon de mettre en avant l'architecture traction avant de ce véhicule fortement inspiré de ses homologues français est aussi l'occasion de mentionner la vocation urbaine et péri-urbaine d'une nouveauté aussi bien tournée vers les activités de livraison et les services publics que vers les différentes branches du secteur artisanal. Avec une charge utile de 360 kg, la Fiat Fiorino se situe nettement en dessous du 900 T (600 kg), mais elle est plus nerveuse et rapide puisque le moteur 903 cm³ directement issu du coach 127 L sur la base duquel est réalisé cet utilitaire revendique 125 km/h. Malgré le parallèle entre les deux véhicules, l'œil averti remarquera que la plate-forme a dû être allongée de 10 cm afin de permettre la greffe de la cellule arrière. Quasiment cubique, cette dernière est réalisée en tôle et dispose d'un volume intéressant de 2,3 m³ qui peut encore être augmenté grâce à une rehausse de toit. Le constructeur propose également une version camionnette sur laquelle la caisse est remplacée par un plateau.

La cellule arrière dispose d'un volume intéressant de 2,3 m³

Entre la cellule arrière et l'habitacle qui conserve les mêmes finitions et le même confort que le coach, une grille métallique est livrée de série afin de protéger l'équipage des éventuelles projections d'objets. Tout à l'arrière, l'ouverture se fait par le biais de deux portes type volets de 1,26 m de hauteur équipées de fenêtres pour la visibilité. Du point de vue de la mécanique, la Fiorino se différencie du coach 127 par une suspension renforcée permettant de supporter la charge tout en conservant une garde au sol convenable. On note aussi le montage de pneus appropriés ainsi que d'un rapport de transmission final plus court de 61 x 13. Le même que celui des toutes premières 127. Cette démultiplication soulage le petit quatre cylindres culbuté doté de seulement 6,5 mkg de couple à 3 000 tr/mn en lui permettant d'accomplir sa tâche sans difficultés.

Produite à 10 000 exemplaires par an, la Fiorino est une auto destinée aussi bien à l'Italie qu'à l'exportation, où elle va rencontrer un certain succès. Pas vraiment en France où le marché est déjà bien occupé par Citroën, Renault et Simca, mais en Espagne notamment. Trouver une Fiorino première série dans l'Hexagone est chose possible, mais il faut être patient, surtout si vous voulez un véhicule propre épargné par la corrosion ! ■

SPECIFICATIONS

Puissance fiscale : 4 à 6 CV.
Moteurs : 4 cylindres en ligne transversal AV, bloc fonte et culasses alliage, un arbre à cames latéral (en tête sur 1 301 cm³ diesel). 903 cm³ (45 ch DIN), 1 049 cm³ (49 ch DIN), 1 301 cm³ (44 ch DIN). Refroidissement liquide.
Alimentation : un carburateur simple corps inversé, injection mécanique sur diesel.
Transmission : traction avant, embrayage monodisque à sec, boîte 4 synchronisée. Levier au plancher.
Structure : coque autoportante en tôles d'acier, roues AV indépendantes par bras inférieurs articulés, jambes de force et barre stabilisatrice, roues AR indépendantes par bras articulés, ressorts hélicoïdaux AV/semi-elliptique AR, amortisseurs télescopiques AV/AR, tambours AV/AR à commande hydraulique, direction à crémaillère, jantes 13".
Volume de chargement : 2,3 m³.
Charge utile : 360 à 430 kg.
Vitesse maxi : 120 à 130 km/h.
Consommation : 5 à 7 l/100 km.

PERIODE A SUIVRE

Octobre 1977 - 1988
(297 365 exemplaires).

TENDANCE

Plus recherchées en Italie, les Fiorino ont toutefois leurs adeptes en France. De fait, les quelques exemplaires que l'on croise encore sur notre sol trouvent généralement preneur, mais à petit prix.

INDICE DE RARETE

Très rare 0 1 2 **3** 4 5 **Courant**

DISPONIBILITE PIECES

Correct pour la mécanique, difficile pour le reste.

POINTS A SURVEILLER

Corrosion : c'est la cata ! L'ensemble des soubassements doit être minutieusement inspecté.
Moteurs : fiables.
Points faibles : très rarement entretenues.

Le tableau de bord est celui des 205 deuxième série d'entrée de gamme.

En marge du C15, qui connaît un excellent démarrage commercial, PSA choisit d'ajouter à son offre une fourgonnette de livraison légère. Cette réalisation est confiée, en 1984, à Gruau et Durisotti, carrossiers partenaires du constructeur de Sochaux. Les 205 XA et XAD, deux versions commerciales essence et diesel de la 205, sont choisies comme bases pour cette transformation à échelle semi-industrielle. Une cellule arrière en polyester est donc greffée sur l'arrière de 205 trois portes découpées au niveau du pavillon pour recevoir une structure métallique, soudée à la caisse, dont la fonction est à la fois de rigidifier l'arrière et de servir de support aux éléments de carrosserie en polyester constituant le "kit". Pesant respectivement 880 et 800 kg, les XAD et XA Multi sont des messagères performantes et économiques, davantage utilisées pour les livraisons express et pour les assistances que par les artisans. Ces montages étant toutefois peu demandés, Peugeot met fin à leur production en 1992.

A Sochaux, on considère qu'il existe une place pour une 205 "Céquinzisée", alors même que le modèle est en fin de carrière commerciale. Précisons que les deux tentatives précédentes avaient échoué. Il y eut d'abord le projet que Heuliez proposa sans succès à Peugeot: un hybride constitué d'un avant de 205 et d'une cellule de Talbot 1 100 VF2. PSA lui préféra le C15. Il y eut ensuite cette idée de créer une doublette sur la base de ce dernier. Heureusement, ce C15 "peugeotisé" resta au stade du prototype, car il était – encore – moins heureux que l'original! Revenons en 1992. La 205 Multi tire sa révérence, mais Peugeot reste convaincu qu'une clientèle existe pour une fourgonnette ornée du lion. Durisotti est de nouveau sollicité pour la confection d'un dérivé ayant peu ou prou les volumes du C15. Le prestataire réalise une cellule arrière en polyester qui vient, cette fois, se greffer sur l'avant d'une 205 à cinq portes découpée et dotée d'un arceau métallique, comme sur la Multi. L'usage d'une

+ Originalité - Fiabilité - Economie

– Pièces spécifiques rares

Peugeot 205 F

LE VOLUME EN PLUS

Vous en avez assez de croiser des C15 à tout bout de champ ? Offrez-vous une 205 F, aussi logeable mais tellement plus originale et également nettement plus jolie. Redécouvrons cette fourgonnette peu banale.

Sur la 205 F, la partie fourgon est parfaitement intégrée à la "moitié avant" de berline.

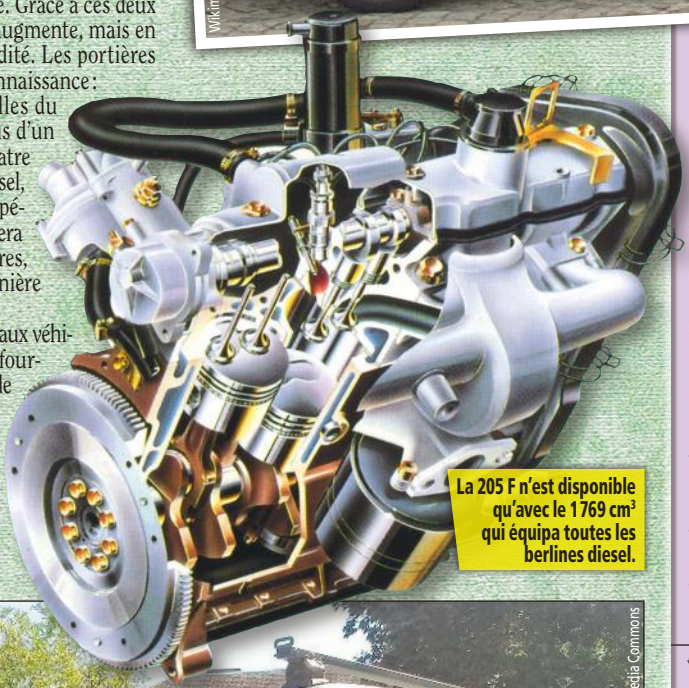
PEUGEOT 205 F [1993 - 1996] • **Cote en 2009:** 2 500 euros • **Cote en 2019:** 2 500 euros.

Non seulement le volume de charge augmente, mais en plus, la ligne gagne une réelle fluidité

caisse de cinq portes permet d'avoir des portières avant plus courtes, et donc de favoriser le volume de charge. En prime, le porte-à-faux arrière est étiré pour atteindre 85 cm alors qu'un carénage vient solidariser le haut de la cellule et le sommet du pare-brise. Grâce à ces deux astuces, non seulement le volume augmente, mais en plus, la ligne gagne une réelle fluidité. Les portières arrière en volets sont une vieille connaissance: instinctivement, on reconnaît celles du C15, un véhicule déjà produit à plus d'un million d'exemplaires. Fabriquée quatre ans seulement et uniquement en diesel, la 205 F connaîtra un succès bien supérieur à celui de la Multi puisqu'il en sera fabriqué quasiment 14 000 exemplaires, contre environ 9 000 pour cette dernière (séries 1 et 2 confondues).
Si vous n'êtes pas hostile au diesel ni aux véhicules encore un peu récents, cette fourgonnette atypique est un concentré de qualités à côté duquel il serait dommage de passer: sobre, nerveuse, rapide, solide et jolie, elle a vraiment tout pour elle avec, en prime, ce petit côté collector que n'ont pas les quatre autres autos présentées dans cette étude.

En comparaison avec le modèle F, la 205 Multi, basée sur une caisse de trois portes, disposait d'un volume de chargement assez limité.

Wikimedia Commons


La 205 F n'est disponible qu'avec le 1769 cm³ qui équipa toutes les berlines diesel.

Si l'arrière vous dit quelque chose, c'est normal : les portes proviennent du Citroën C15.

Guillaume Vachey/Wikimedia Commons

SPECIFICATIONS

Puissance fiscale: 7 CV.
Moteur: 4 cylindres en ligne transversal AV, bloc fonte et culasse alu, un arbre à cames en tête. 1769 cm³ (60 ch DIN). Refroidissement liquide.
Alimentation: injection à pompe rotative.
Transmission: traction avant, embrayage monodisque à sec, boîte 5 synchronisée. Levier au plancher.
Structure: coque autoportante en tôles d'acier, roues AV indépendantes par bras inférieurs articulés, jambes de force et barre stabilisatrice, roues AR indépendantes par bras tirés et barre stabilisatrice, ressorts hélicoïdaux AV, barres de torsion AR, amortisseurs télescopiques AV/AR, disques AV/tambours AR à commande hydraulique assistée, direction à crémaillère, jantes 13".
Volume de chargement: 2,6 m³.
Charge utile: 500 kg.
Vitesse maxi: 155 km/h.
Consommation: 6 l/100 km.

PERIODE A SUIVRE

1993 – 1996
(environ 14 000 exemplaires).

TENDANCE

L'intérêt grandissant pour les 205 "non GTi" profite aux rares utilitaires qui ont existé sur cette base. La cote de la 205 F n'étant jamais descendue très bas, elle affiche pour l'instant une bonne stabilité.

INDICE DE RARETE

Très rare 0 1 2 **3** 4 5 Courant

DISPONIBILITE PIECES

Très bonne pour les pièces de 205, compliquée pour la cellule arrière.

POINTS A SURVEILLER

Corrosion: réalisée sur des plateformes de 205 récentes, cette transformation est, en prime, plus résistante que celle des 205 Multi. A part les versions "bord de mer" ou "montagne", les F sont globalement saines.
Moteur: costaud.
Points faibles: avenir des vieux utilitaires diesel?

+ Sympathique - Economique - Confortable

– Rare en bon état

Apparue en 1975, la fourgonnette "400 kg" ne prendra l'appellation F6 qu'en 1978.

ROUL

C'était l'auto du facteur, d'EDF ou des Ponts & Chaussées. La Quatrelle Fourgonnette a pullulé sur les routes de France des années 60 aux années 80 avant de disparaître de la circulation, du jour au lendemain. Redécouvrons cette petite voiture très utile.

Frédéric Laurent 39/Wikimedia Commons

Avec celles de La Poste, les R4 Fourgonnette du SAV Darty sont sans doute les plus célèbres.

Le girafon est l'une des excellentes trouvailles de la R4 Fourgonnette. Renault l'utilisera beaucoup dans ses publicités pour le modèle.

La Renault 4 arrive en fanfare en 1961, avec une ambition clairement affichée : concurrencer la Citroën 2 CV. Offrant le même gabarit, elle se distingue toutefois par son moteur quatre cylindres plus nerveux, sa belle modularité et sa meilleure polyvalence. Plus jeune d'esprit, elle va se faire une très belle place sur le marché des voitures économiques, dans le sillage de la très populaire et inébranlable Citroën. Peu après son lancement, la R4 est déclinée en utilitaire pour donner la réplique aux dérivés de la 2 CV. Baptisée "Fourgonnette", la petite Renault répondant au type R2102 propose une charge utile de 300 kg. Elle reçoit la même finition rudimentaire que les R4, mais quelques changements mécaniques sont destinés à supporter la

RENAULT 4 FOURGONNETTE [10/1961 - 07/1988] • **Cote en 2009:** 1 000 euros • **Cote en 2019:** 2 500 euros.

Avant la sortie de la F6, la R4 Fourgonnette était déclinée en deux versions: normale et rehaussée.

Le tableau de bord des fourgonnettes a suivi l'évolution de celui des berlines.

Renault 4 Fourgonnette

EZ AVEC LA POSTE

charge. Il en va ainsi des pneumatiques en 145 x 330 au lieu de 135 x 330 pour la limousine, mais aussi des barres de torsion arrière surdimensionnées. La voiture est livrée avec un seul siège, celui du passager pouvant être obtenu moyennant un supplément de 120 F, la porte arrière est articulée sur deux charnières situées du côté gauche alors que la partie postérieure du pavillon s'ouvre (option facturée 100 F) afin de laisser passer des objets encombrants comme une échelle… ou le cou d'une girafe ! Joliment surnommée "girafon" par le service publicité de Renault, cette astucieuse petite porte fait l'objet de publicités amusantes dans lesquelles l'animal jaune et beige se fait promener, tranquillement installé dans la fourgonnette.

La R4 est déclinée en utilitaire pour donner la réplique aux dérivés de la 2 CV

Adoptée par toutes les administrations au même titre que la Citroën, la R4 va rapidement devenir l'auto du facteur, celle qui sillonnera tous les chemins vicinaux de France et de Navarre afin d'acheminer le précieux courrier. C'est surtout sous cette robe jaune flanquée de deux oiseaux bleus qu'elle va marquer le paysage quotidien hexagonal. En 1964, une version vitrée vient s'ajouter à celle tôlée. La polyvalence de ce modèle doté d'une banquette arrière rabattable lui vaudra, plus tard, l'appellation "break". En 1969, la fourgonnette bénéficie de la nouvelle calandre et du tableau de bord longitudinal apparus l'année précédente sur la familiale. 1970 est une grande année pour la petite auto puisqu'elle se vend à plus de 70 000 exemplaires, c'est-à-dire plus que la limousine ! Après avoir vu sa charge utile portée à 350 kg pour suivre l'évolution de la rivale Citroën, la R4 est déclinée en version rehaussée à charge de 400 kg, toujours dans le même souci de rester concurrentiel. Cette variante reçoit exclusivement un moteur 845 cm³ de 5 CV. 1975 inaugure une nouvelle calandre en plastique noir soulignée de chrome. C'est aussi et surtout l'année où débarque une nouvelle exécution à moteur 1 108 cm³ de 6 CV fiscaux. Elle possède une caisse rehaussée, élargie et allongée de 20 cm pour une charge utile de 400, puis 440 kg. Celle-ci remplace la fourgonnette rehaussée 5 CV sortie trois ans auparavant. En 1978, changement d'appellation, les 4 CV devenant les R4 F4 et les 6 CV les R4 F6. En 1979, le carrossier Teilhol produit pour Renault un pick-up bâché sur base F6. Nouvelle hausse des capacités en 1981 avec des charges utiles portées à 425 kg (F4) et 470 kg (F6). En 1984, la F6 est disponible avec l'option GPL. Condamnée par la sortie de l'Express, cette dernière tire sa révérence en novembre 1985. Renault maintiendra encore la F4 trois ans au catalogue, après plus d'un quart de siècle de carrière. ■

SPECIFICATIONS

Puissance fiscale : 4, 5, 6 CV.
Moteurs : 4 cylindres en ligne longitudinal AV, bloc fonte et culasse alu, un arbre à cames latéral. 782 cm³ (27 ch DIN), 845 cm³ (34 ch DIN), 1 108 cm³ (34 ch DIN). Refroidissement liquide.
Alimentation : un carburateur simple corps inversé.
Transmission : traction avant, embrayage monodisque à sec, boîte 4 synchronisée. Levier au tableau de bord.
Structure : coque autoportante en tôles d'acier. Roues AV indépendantes par triangles superposés et barre stabilisatrice, roues AR indépendantes par bras tirés et barre stabilisatrice, barres de torsion AV/AR, amortisseurs télescopiques AV/AR, tambours AV/AR, direction à crémaillère, jantes 13".
Volume de chargement : 1,8 à 2,35 m³.
Charge utile : 300 à 425 kg (F4), 470 kg (F6).
Vitesse maxi : 100, 110 km/h.
Consommation : 8 l/100 km (moyenne).

PERIODE A SUIVRE

Octobre 1961 - juillet 1988
(F6 jusqu'en 1985 – le nombre exact d'exemplaires produits nous est inconnu).

TENDANCE

Les concurrents du 4L Trophy étant très friands des fourgonnettes, il est de plus en plus difficile de dégoter des rescapées en état. Ces autos sont de plus en plus recherchées.

INDICE DE RARETE

Très rare 0 1 2 3 **4** 5 Courant

DISPONIBILITE PIECES

La Renault 4 bénéficie de nombreuses refabrications, ce qui facilite grandement la restauration et l'entretien des véhicules.

POINTS A SURVEILLER

Corrosion : la plate-forme est très sensible, de même que les planchers, les longerons, traverses et ancrages de barres de torsion. La trappe d'aération n'étant pas très étanche, des dégâts sont également observables sous la planche de bord.
Moteurs : solides, les moteurs 4 et 6 CV ne posent aucun problème particulier.
Points faibles : souvent ruinées.

Alors que celui de la berline a évolué en 1975, le tableau de bord des VF2 et VF3 gardera le dessin et l'instrumentation des versions de base LS deuxième série, sans le placage en faux bois.

Simca 1100 VF2/VF3

POUR LIVRAISONS

En 1973, Simca propose une alternative aux Citroën 2 CV et autres fourgonnettes Renault 4. Plus ambitieuse que ces dernières, la 1100 VF est capable de transporter 510 kg à près de 140 compteur. L'idéal pour les livraisons rapides.

Au début des années 70, le marché des véhicules utilitaires légers dérivés de voitures de tourisme est en plein essor. En 1971, il représente 96 191 ventes neuves, essentiellement composées de Citroën 2 CV et 3 CV, mais aussi de Renault 4. Dans ce contexte, Chrysler France estime opportun de s'immiscer dans la brèche en proposant un produit différent, plus puissant, plus "routier" et plus rapide. «Votre Fourgonnette» : c'est par ces deux mots que la marque Simca, propriété de Chrysler Corporation, présente, fin 1973, son nouveau véhicule utilitaire fabriqué chez Heuliez. Sur les documents officiels, VF signifie Voiture Fourgonnette, une appellation habile omniprésente dans la communication initiale, éditée à la fin de l'hiver 1973 : on y voit un avant de VF2, qui n'est autre qu'une 1100, voiture dont les qualités, déjà reconnues et grandement appréciées, sont mises en avant. Nerveuse, tenant bien la route et freinant court, la fourgonnette promet ainsi 130 km/h !

La Simca 1100 VF2 est une berline sur laquelle a été greffée, derrière les portières conducteur, une cellule parallélépipédique de fort volume (la VF1 n'étant quant à elle qu'un break tôlé). Avec une masse maxi de chargement de 510 kg, l'auto s'affiche, en outre, comme la plus généreuse du marché, un argument encore plus percutant lorsque l'on sait que son prix de vente avoisine les 10 000 F.

Les 500 premiers VF2 livrés sont peints en bleu Chrysler et blanc Tacoma. Ils sont destinés aux concessionnaires qui doivent ajouter, en suivant un schéma fourni par le constructeur, leurs noms et coordonnées. Entièrement tôlé d'origine et équipé de deux portières arrière vitrées, le véhicule peut recevoir, en option, quatre glaces fixes, deux par côté. Une grille de séparation, une assistance de freinage et des enjoliveurs de roues sont également disponibles moyennant supplément. La 1100 VF2 n'est propo-

Le VF2 peut, en option, être livré avec quatre glaces latérales.

Grâce à son toit surélevé, le VF3 propose un volume de chargement plus important que le VF2.

SIMCA 1100 VF2/VF3 [03/1973 - 1985] • **Cote en 2009 :** 800 euros • **Cote en 2019 :** 2 500 euros.

EXPRESS

+ Robustesse - Charge utile

– Très rare en état

sée qu'en trois teintes : beige Antheor, blanc Tacoma et vert émeraude. A partir de février 1974, le Mastervac est monté en série puis, en 1978, une option boîte semi-automatique aurait complété la liste sans susciter le moindre intérêt. Entre-temps, une variante pick-up a fait son apparition. Celle-ci connaît un joli succès auprès des artisans qui apprécient sa résistance et sa robustesse.

En 1979, une fourgonnette surélevée baptisée 1100 VF3 arrive sur le marché. Il s'agit d'une VF2 sur laquelle a été annexé un pavillon rehaussé en polyester. Le volume utile progresse significativement puisqu'il approche désormais les 3 m³.

A partir de septembre 1979, l'appellation Simca disparaît au profit de Talbot, ce tour de passe-passe signifiant le rachat de la marque par Peugeot. Toujours motorisées par le 1 118 cm³ désormais porté à 55 ch DIN et 9,1 mkg (au lieu de 54 et 7,8 précédemment), les VF2 et VF3 poursuivent leur carrière discrètement, dans la première moitié des années 80, en parvenant à convaincre quelques fidèles de la marque. Précisons qu'à partir du modèle 1982, les berlines 1100 tirent leur révérence, laissant les seules VF assurer la fin de carrière.

Les ultimes changements que connaîtront ces versions sont uniquement d'ordre esthétique. Ainsi, elles adoptent, en juillet 1984, une calandre toute noire, avant d'accueillir des pare-chocs et portes de phares peints en noir. Auparavant, en juillet 1983, les jantes de 1100 ont été remplacées par celles de l'Horizon LS et un pare-brise feuilleté a été monté en série. Ces véhicules de fin de production ont pu bénéficier, en option, d'une dotation Confort comprenant des enjoliveurs de roues, une insonorisation de caisse améliorée, un tableau de bord et des panneaux de portes mieux finis, un volant de Solara (la berline de la gamme Talbot), divers accessoires intérieurs et un équipement pour autoradio. Une espèce de chant du cygne pour des VF n'ayant plus rien à opposer au tout nouveau Citroën C15 animé de la même mécanique Simca. ■

Nerveuse, tenant bien la route et freinant court, la fourgonnette VF promet 130 km/h

Avec le break tôlé VF1 (au fond), les VF2 et pick-up offrent un large choix aux artisans à la recherche d'un utilitaire.

SPECIFICATIONS

Puissance fiscale : 6 CV.
Moteur : 4 cylindres en ligne transversal AV, bloc fonte et culasse alu, un arbre à cames latéral. 1 118 cm³ (50, 54, 55 ch DIN). Refroidissement liquide.
Alimentation : un carburateur simple corps inversé.
Transmission : traction avant, embrayage monodisque à sec, boîte 4 synchronisée. Levier au plancher.
Structure : coque autoportante en tôles d'acier, roues AV indépendantes par triangles superposés et barre stabilisatrice, roues AR indépendantes par bras tirés et barre stabilisatrice, barres de torsion AV/AR, amortisseurs télescopiques AV/AR, disques AV/tambours AR avec servo-assistance (en option en 1973), direction à crémaillère, roues 13".
Volume de chargement : 2,65 à 2,95 m³.
Charge utile : 500 kg.
Vitesse maxi : 120, 130 km/h.
Consommation : 9 l/100 km.

PERIODE A SUIVRE

Mars 1973 – 1985
(production non communiquée).

TENDANCE

Le regain d'intérêt pour les Simca 1100 se répercute mécaniquement sur les utilitaires VF. La version la plus désirée est le pick-up bâché.

INDICE DE RARETE

Très rare 0 1 2 **3** 4 5 **Courant**

DISPONIBILITE PIECES

Facile pour la mécanique, plus compliqué pour la tôlerie en bon état.

POINTS A SURVEILLER

Corrosion : une catastrophe. Inspectez l'intégralité des soubassements, mais aussi l'ensemble de la coque, ainsi que les éléments. Gardez à l'esprit que la tôlerie est rare et souvent chère.
Moteur : très solide et sans ennui.
Points faibles : mauvaise tenue des intérieurs ; synchro de deuxième faiblard.

Afin de permettre le transport d'objets longs, le dossier du siège passager bascule vers l'avant.

Dans le showroom de Jean-Daniel Brisebois sont exposés des objets improbables issus de son imaginaire. Des pièces mécaniques ou de tôlerie servent de base pour la création de mobilier.

DE L'ART AUX automobiles racées

L'atelier Art'Bracam de Jean-Daniel Brisebois offre une immersion à 360° dans l'univers de la mécanique. Ici, on restaure aussi bien des automobiles de toutes nationalités que des motos. Toujours en quête de perfection, l'artiste crée également des objets et des meubles sur base de pièces de tôlerie et d'accessoires d'époque. Découverte d'un garage lotois doublé d'un lieu créatif.

Texte et photos **Rodolphe Goupil**

L'atelier Art'Bracam est aussi bien un garage de restauration de voitures que de motos.

Jean-Daniel Brisebois est un autodidacte de la restauration d'automobiles et de motocyclettes. Et cette immense tâche, il la réalise seul. « Je suis fait pour travailler en solitaire. Je suis trop exigeant avec moi-même pour imposer ma vision et mon mode de travail à d'autres », précise-t-il. Depuis plus de 20 ans, cet artisan aux mains d'or redonne vie à des belles d'outre-Atlantique, avec une prédilection pour celles nées entre 1962 et 1972, issues du groupe MOPAR. Une entreprise qui conçoit et fabrique en petite série de véhicules spéciaux basés sur des modèles Chrysler et Dodge.
Dans son atelier lotois du centre-ville de Cajarc, situé à deux pas de l'Aveyron, l'homme de 46 ans consacre tout son temps à ses deux activités principales. D'abord, il rachète d'emblématiques américaines qu'il restaure sur plusieurs mois. Ainsi, son garage accueille à tour de rôle des DeSoto, Chevrolet et Pontiac venues chez lui pour une cure de Jouvence. D'autre part, comme il chine de la ferraille sur le Net ou sur les brocantes des environs, il détourne l'utilité première de ses trouvailles pour créer des meubles dans un style industriel. Son showroom montre toute la créativité de cet artiste humble qui parle peu, mais dont le savoir-faire surprend.

Depuis plus de 20 ans, cet artisan aux mains d'or redonne vie à des belles d'outre-Atlantique

Pourtant, au départ, rien ne le prédestinait à cette activité. Après une école de commerce, il intègre l'entreprise Airbus pour s'occuper de la maintenance des logiciels de la compagnie. Mais son goût pour le bricolage, une passion qui lui vient de son grand-père, l'emportera. « Si mon père aime les anglaises, moi, ce sont les américaines qui m'animent. Je suis capable de restaurer intégralement une voiture en six mois en partant du châssis. Ainsi, j'en finalise deux par an. Un passionné peut me confier son auto, je lui rends comme à l'origine s'il le souhaite. Mais je préfère acheter un véhicule sur ebay et en faire ce que bon me semble, aux rythmes de mes inspirations du moment, avant de le remettre en vente », m'explique Jean-Daniel qui s'occupe aussi bien de la carrosserie, de la peinture et de l'électricité que de la mécanique. Il ne délègue que l'usinage.
Depuis une dizaine d'années qu'il a pignon sur rue, une vingtaine d'autos sont passées entre ses mains. « J'ai commencé par ma collection personnelle, puis j'ai franchi le cap en me professionnalisant. Ce sont les marques Chrys-

De la Triumph TR3 à la Willys, l'atelier regorge de trésors éclectiques.

Parmi les youngtimers désormais "collectionnables", cette Peugeot 205 GTi va bientôt retrouver la route.

La Dodge Coronet de 1967, modèle 500, a conservé sa peinture et donc sa patine d'origine.

Admirez la qualité du travail effectué sur le moteur de cette Pontiac GTO.

ler, DeSoto et Dodge que j'affectionne en particulier. Mais je ne rechigne pas à travailler sur des Triumph, Jaguar et autres MG», précise le mécanicien qui a débuté en démontant des cyclos Ciao. «En ce moment, je suis dans ma période rondeurs des années 50, à l'image des Buick. Et je développe de plus en plus mon projet de customisation de mobilier sur la base de pièces d'automobiles ou de tracteurs. J'ai débuté dans le Tarn, vraiment par hasard.» Preuve à l'appui avec cette carrosserie de McCormick montée sur un châssis roulant sur lequel Jean-Daniel a greffé une structure alliant des vitres et une planche de bois vieillie au centre et qui fait office de table à manger. Autour sont disposés de hauts tabourets qui sont d'anciennes selles de matériel agricole, larges et accueillantes. Table basse du même acabit et vieilles pompes à essence complètent l'espace de vente parmi quelques deux-roues. Une Motobécane Z54C des années 50 se mêle aux séduisants Monkey et aux quelques vélos équipés de cadres d'origine allemande au design avant-gardiste. Plus loin, une mini-caravane en aluminium attire l'œil, comme les nombreuses affiches d'époque et les plaques publicitaires émaillées.

Nous quittons le showroom pour nous rendre dans son atelier fortement encombré.

C'est une Dodge Charger de 1966 qui nous accueille. Cette américaine, reine des séries télévisées, est sur le point d'être achevée. A sa droite, la Jeep Willys de 1943 ayant fait le Débarquement est une voiture de famille. Sa consœur française de 1962, la Hotchkiss militaire, est elle aussi dans un très bel état. Stationnée à ses côtés, la 205 GTi, une youngtimer dans un beau jus, va vite quitter les lieux pour reprendre du service. «Ce modèle a été présenté en exposition chez Peugeot Japon. Elle est équipée de l'ensemble des options nécessaires pour rouler sur ce territoire», me raconte Jean-Daniel qui poursuit la visite vers l'espace motos. Dans l'allée centrale est garé un Kombi T2A de 1968 en variante fourgon aménagé dont la carrosserie arrière est bien mûre. Mon regard croise également un magnifique Ford Bronco de 1989, une édition Eddie Bauer.

Du côté des deux-roues, les japonaises sont à l'honneur avec une Yamaha XS qui trône sur la table élévatrice. «En ce moment, je m'intéresse aux 600 et 650 cm^3 en version Scrambler. Les modèles XT et XS sont une très bonne base de transformation, en plus d'être d'excellents moteurs.» Les étagères sont remplies d'accessoires divers, entre réservoirs et selles.

Dans sa robe bleue, la Pontiac GTO est dans sa stricte configuration d'origine

Au fond, dans la seconde partie du bâtiment, quatre places sont réservées à trois américaines et une française. La Chevrolet Chevelle de 1968 a été refaite de A à Z. Elle est comme neuve. Le V8 de la Pontiac GTO de 1966 est muni d'une boîte mécanique à quatre vitesses. Dans sa robe bleue, la machine est dans sa stricte configuration d'origine. Sur la droite du tableau de bord, devant le siège passager, je remarque la présence d'une rare horloge sport chrono quasiment introuvable aujourd'hui. «Seuls les freins ont été remis à neuf sur cette automobile importée.» Sur l'autre pont, dans sa peinture d'époque vert amande, une Dodge Coronet de 1967 devra subir une restauration de sa boîte de vitesses, HS pour le moment. «Il y a très peu de temps que le châssis a été refait. Il est en parfait état. La carrosserie est saine et les freins sont neufs. Ce modèle 500 est une série particulière qui a servi de base au Muscle Car. Le chiffre correspond à l'obligation, pour les constructeurs, de produire au moins 500 exemplaires afin d'obtenir l'homologation permettant de participer aux courses sur le circuit d'Indianapolis.»

On finit en beauté avec une Renault Ondine de 1962. La française, n'en déplaise aux puristes, sera customisée. «La voiture sera posée au sol. Je referai le train arrière en changeant le pont issu d'une Gordini et les arbres de roues. J'y installerai un moteur de Renault 5 Alpine ou un Cléon de 1,4 litre d'une R12 ou R9. Et je la passerai en 12 volts.» Visiblement, Jean-Daniel a du pain sur la planche et des idées plein la tête. A découvrir. ■

L'atelier, spacieux, accueille majoritairement des américaines mythiques, à l'image de cette Dodge Charger de 1966.

Le poste de pilotage de la Dodge Charger de 1966, avec son instrumentation tout en rondeurs.

CONTACT

ART'BRACAM, 21 boulevard du Tour de Ville, 46160 Cajarc. Ouvert du mardi au samedi de 10h à 12h et de 14h à 19h. T. 05 65 33 41 64 ou 07 77 77 96 41, www.artbracam.com

La restauration de cette Chevrolet Chevelle de 1968 touche à sa fin.

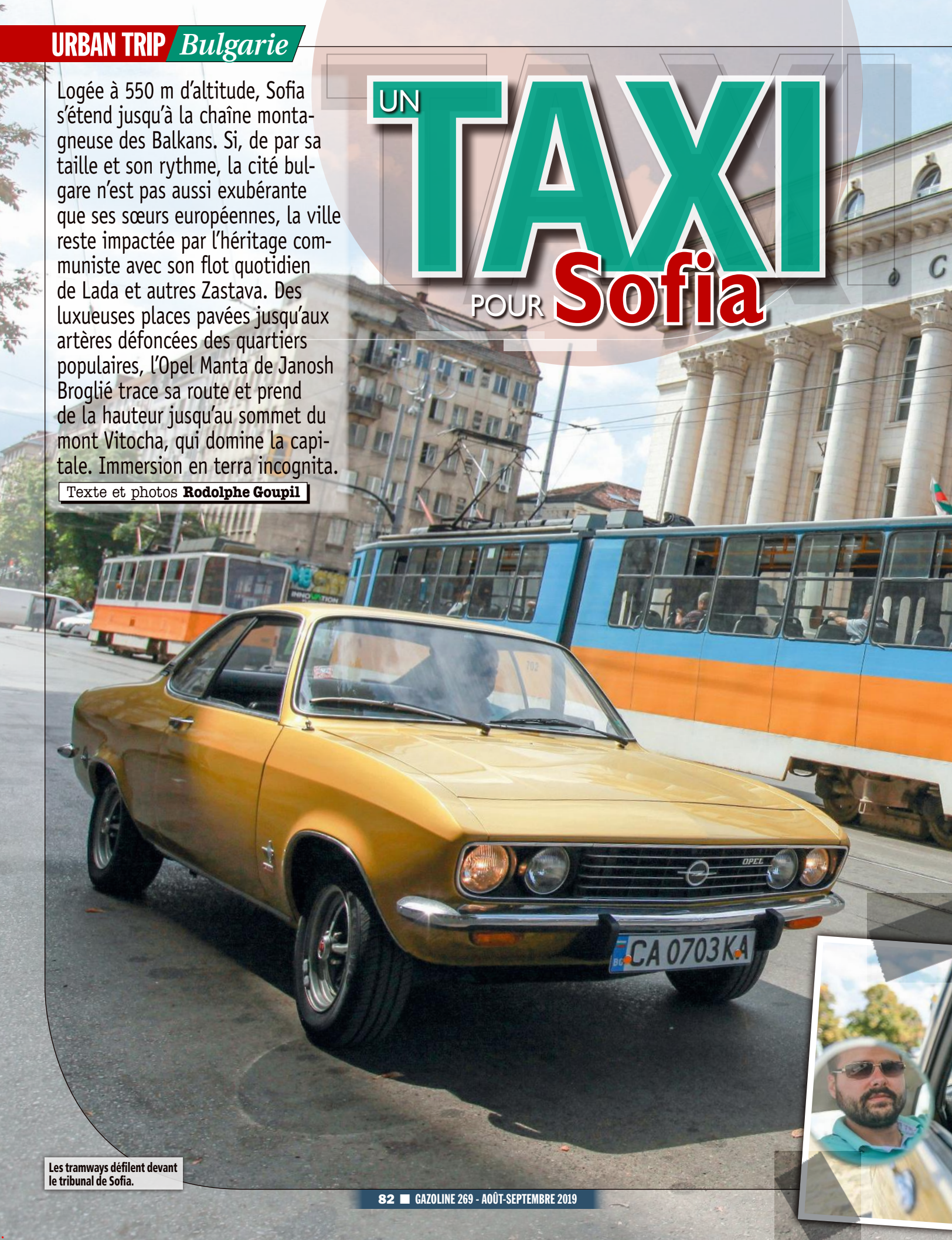
L'intérieur bien rock'n roll d'un Kombi T2A de 1968.

Cette Ondine de 1962 sera équipée d'un pont de Gordini et d'un train avant refait à neuf, et la mécanique sera changée pour un moteur de Renault 5 Alpine.

UN TAXI POUR Sofia

Logée à 550 m d'altitude, Sofia s'étend jusqu'à la chaîne montagneuse des Balkans. Si, de par sa taille et son rythme, la cité bulgare n'est pas aussi exubérante que ses sœurs européennes, la ville reste impactée par l'héritage communiste avec son flot quotidien de Lada et autres Zastava. Des luxueuses places pavées jusqu'aux artères défoncées des quartiers populaires, l'Opel Manta de Janosh Broglié trace sa route et prend de la hauteur jusqu'au sommet du mont Vitocha, qui domine la capitale. Immersion en terra incognita.

Texte et photos **Rodolphe Goupil**



Les tramways défilent devant le tribunal de Sofia.

L'Opel Manta A de Janosh est à son image : simple et sportive.

Je repère le quartier, dans l'attente de mon taxi et de son Opel Manta A première génération

Janosh Broglié est issu d'une famille de volleyeurs : dans les années 60, son grand-père a été l'un des meilleurs joueurs européens, avant de prendre les commandes de l'équipe nationale de volley-ball.

Bordées d'anciennes usines désaffectées du Soviet suprême, je m'engage sur le périphérique extérieur de Sofia avec attention. En provenance du Sud, de la frontière gréco-bulgare, j'essaie d'être le plus attentif possible à la circulation et aux panneaux signalétiques qui m'indiquent, en cyrillique, les différentes destinations. En transit sur ce territoire depuis quelques jours, je m'habitue peu à peu à déchiffrer ce nouvel alphabet. Je dois surtout éviter le centre-ville et bifurquer vers le Sud-Ouest afin de rallier l'hôtel Bansko où je vais résider. Comme toutes les capitales européennes, bien que Sofia assume son côté provincial avec une nature omniprésente, la circulation est dense et les coups de klaxon récurrents. J'en fais les frais à cause de mes incertitudes directionnelles. Je trouve la bonne avenue et file droit jusqu'à l'adresse finale sans difficulté majeure, avec une simple carte routière sur les genoux. Comme quoi !

L'hôtel, accroché à une colline aux ruelles pentues, donne sur une allée où est stationné un coupé des années 80 à la teinte excessivement verte. Je découvre la chambre, dépose mes bagages et ressors aussitôt pour prendre la température sous un ciel bleu azur. Je repère le quartier dans l'attente de mon taxi et de son Opel Manta A première génération recouverte d'une jolie robe champagne, m'a-t-on dit. Celle de Janosh Broglié.

L'homme est ponctuel. Je vois poindre le nez d'une sportive atypique qui se distingue magistralement dans un flot de 4x4. Janosh se gare et m'invite à prendre place. Polo sport turquoise, barbe bien taillée et lunettes de soleil de circons-

tance pour une journée au climat optimal, il redémarre et s'immisce de nouveau dans la circulation. Les amortisseurs de la Manta sont sévèrement sollicités sur les routes pavées de l'ouest de la capitale. «Je t'emmène d'abord vers le centre-ville et la place du tribunal avec cette voiture qui est la préférée de ma mère.» Et de m'expliquer que cette dernière n'est autre que Vanya Gyuderova, l'actuelle présidente du Bulgarian Auto Club Retro que vous découvrirez prochainement. Professeur de tennis et de squash, ce jeune trentenaire marié et père d'une petite Alina est issu d'une famille de sportifs de haut niveau et de collectionneurs d'automobiles. Il n'a par conséquent que l'embarras du choix. Mais celle qu'il préfère reste ce coupé né de la fusion d'Opel et de la General Motors.

En direction des beaux quartiers, une photo souvenir s'impose devant le Grand Hotel Sofia et le Costa Coffee où l'allemande de 1971 se fait allègrement remarquer avec sa ligne séduisante. Sans parler de sa couleur que, personnellement, je trouve sublime. Le voiturier de l'hôtel comme les passants la photographient promptement. Ce modèle, pourtant vendu à 498553 exemplaires entre 1970 et 1975 (dont 55399 unités rien que durant la première année de production), n'est pas si facile à trouver sur le marché. Et c'est encore plus vrai pour la première série qui, de surcroît, possède une cote toujours élevée. «Cette automobile est dans la famille depuis des lustres. Elle a été acquise neuve par mon oncle qui l'a ensuite transmise à sa descendance. Elle affiche très peu de kilomètres au compteur. C'est une auto

La Manta est une voiture fiable si l'on évite les embouteillages et une chaleur excessive

fiable si l'on évite les embouteillages et une chaleur excessive. En clair, mieux vaut tailler la route vers la province que de se limiter aux centres urbains», me confie mon taxi à proximité de la place Sveta Nedelya. Là, nous nous garons un instant aux abords du Palais de Justice – protégé par ses deux lions – où passent inlassablement d'anciens tramways du bloc de l'Est au charme certain. Une pause de très courte durée avant que n'intervienne la police municipale qui nous verbalise pour stationnement illicite. Aucune négociation possible avec l'uniforme. Nous obtempérons, payons et poursuivons notre route vers le monument religieux emblématique de Sofia, la cathédrale orthodoxe Alexandre Nevski, afin d'y expier nos récents péchés. L'édifice est logé dans le triangle formé par les boulevards Dondukov, Tsar Osvoboditel et Vassil Levski, dans un quartier entre squares verdoyants et bâtisses dans le plus pur style Renaissance à la bulgare. Nous profitons du soleil éclatant pour détailler le coupé avant d'immortaliser la scène en compagnie de Janosh. Cette fois-ci dans la légalité.

A l'extérieur comme à l'intérieur, cette voiture me fait penser à nos Peugeot, dans son concept global. Les deux firmes ont beaucoup de similitudes dans leurs fondamentaux, notamment une esthétique soignée et une ligne de carrosserie séduisante. Deux marques qui sortent de leurs chaînes de montage des automobiles fiables, bourgeoises et reconnues pour leurs qualités. L'Opel Manta A Coupé de 1971 de Janosh, financièrement abordable à son époque, est née d'une politique commerciale ambitieuse orchestrée par la General Motors vers sa filiale européenne. Indéniablement, cette Manta s'est aussi fortement inspirée de la Chevrolet Corvette, en plus modeste bien sûr, ce qui explique sans doute son vrai succès commercial. Le coupé allie ligne racée et habitacle d'une berline où une famille peut prendre place à son bord. Le véhicule s'est même écoulé aux Etats-Unis, fait suffisamment rare s'agissant d'une européenne pour être souligné. «Seule la peinture a été refaite. La carrosserie est extrêmement saine. L'intérieur est d'origine et le moteur a juste été régulièrement entretenu en changeant les consommables. Rien de plus.» Côtés performances de cette première série, en revanche, elles sont un peu décevantes puisque la version de base est proposée avec un quatre cylindres de 1,6 litre de seulement 68 ch. Nous allons vite le constater durant l'ascension du mont Vitocha qui surplombe la ville. Un panorama d'envergure d'une capitale atypique que l'Opel Manta apprécie autant que le pilote et copilote d'occasion. ■

La police municipale de Sofia, intransigeante, nous a verbalisés pour un stationnement illicite d'environ 18 secondes.

Dans les rues de Sofia, les Lada sont aussi populaires que nos braves 4L. L'Opel Manta apporte une touche exotique au tableau, tant par son design que par sa somptueuse couleur.

Janosh Broglié, en bon ambassadeur de sa ville, passe devant le sublime Grand Hotel Sofia. L'Opel Manta a été accueillie avec tous les égards par les voituriers.

Séance photo sur l'artère qui mène à l'emblématique cathédrale orthodoxe Alexandre Nevski.

Le poste de conduite, comme l'habitacle et la sellerie, sont d'une extrême sobriété.

Quand une Opel croise une Lada ! Conflit de style assuré.

Opel, Honda ? Pas de doute, il s'agit bien là d'une Manta, mais de deuxième génération.

DANS LE JUKE-BOX

PITHECANTHROPUS ROBUSTUS *DE SOFIA ORCHESTRA (1979)*

En Bulgarie communiste, les musiciens ont été invités à jouer ou à ne pas jouer. Les artistes qui se moquaient éperdument du genre de musique que le régime voulait que les gens entendent ont été menacés. Mais, en 1979, certains décisionnaires proches du ministère de la Culture ont donné la permission à l'Orchestre de Sofia de produire ce que bon lui semblait. Ainsi, Dimitar Simeonov, Georgi Borissov, Todor Karapetkov et quatre autres musiciens du groupe s'en sont donné à cœur joie. L'opus intitulé *Pithecanthropus Robustus* a traversé les frontières pour être recomposé et réinterprété dans l'Ouest « décadent et impérialiste » par le groupe The Real Thing, qui a donné naissance à l'une des plus réussies et des plus brillantes compositions de soul & funk au Royaume-Uni en 1979, avec une section de cuivre soignée. Sofia Orchestra, malgré son enfermement territorial, a pu expatrier ce son qui fit émerger d'autres artistes.

Circulation dense, stationnement impossible : l'Opel Manta poursuit son chemin dans la capitale bulgare.

Sur la colline du mont Vitocha, nous découvrons la ville de Sofia.

La "barrière" d'entrée dans la Pamir. Elle se présente plutôt bien à ses débuts, mais ce n'est qu'une illusion.

Même sur les rares parties goudronnées de la Pamir, on peut se faire surprendre. Le chauffeur de ce semi-remorque l'a appris à ses dépens.

SUR LA route DE LA SOIE

48 jours de voyage avec un modeste Fiat 900 T de 1977 tout juste restauré et à peine adapté à des routes irrégulières : c'est ainsi que quatre garçons originaires de Côme ont rallié Londres à la Sibérie à l'occasion du Mongol Rally, un raid qui mêle aventure, bizutage et solidarité. Une façon bien originale de découvrir des cultures différentes sans jamais se prendre au sérieux.

Texte **Marco Visani** - Photos **Carbonara Mariachi**

Sur la Pamir Highway, entre le ciel et le... néant.

Sur la pelouse du circuit de Goodwood, voici une petite sélection des quelque 350 voitures inscrites au Mongol Rally. Comme on peut le remarquer, la voiture populaire est à la une !

Pourquoi se limiter à une réunion dans son quartier le week-end lorsqu'un véhicule ancien peut être un moyen de connaître des cultures différentes, d'explorer des mondes éloignés, de vivre une expérience qui marquera à jamais une vie ? Ce sont ces interrogations qui ont poussé un groupe d'amis originaires de Côme, passionnés d'aventures et d'anciennes, à s'inscrire à un raid parmi les plus difficiles au monde : le Mongol Rally qui, chaque année depuis 2004, relie Londres à la Sibérie en passant par l'ancienne route de la soie, traversant 21 pays et comptant près de 19 000 km. Un rallye engageant mais irrévérencieux, pensé pour des gens qui ne se prennent pas trop au sérieux. D'ailleurs, seules sont admises les voitures ne dépassant pas 1 200 cm³ de cylindrée et les motos de 125 cm³ maximum, aucun gagnant n'est désigné (l'organisation offre... une bière à ceux qui franchissent la ligne d'arrivée), il n'y a pas d'assistance technique ou médicale sur le parcours et les GPS sont interdits. Simple bizutage ? Non : ici, l'aventure va de pair avec engagement social puisque, grâce à leurs parrains, les équipages sont obligés de recueillir au moins 1 000 livres sterling à utiliser pour une association caritative. Enfin, au terme du voyage, la voiture doit être "abandonnée" en Sibérie où elle sera vendue aux enchères, la somme étant également reversée à des œuvres de charité. Il n'en fallait pas plus pour déchaîner l'envie d'aventure et de solidarité d'Alessandro Trombetta, 32 ans (propriétaire d'une agence auto), Andrea Turco, 32 ans également (expert en marketing online), Giacomo Vulcano, 27 ans (éducateur social) et Gianluca Agliardi, du même âge (ingénieur électrique). Leur premier objectif est donc de trouver une auto adaptée – ou adaptable – au besoin. Ils arrêtent leur choix sur une Fiat 900 T, avant-dernière évolution de la Fiat 850 Familiare, ancêtre des monospaces actuels dotée d'une mécanique simple, facile à réparer et réputée increvable. Ses atouts : beaucoup d'espace intérieur, un long toit sur lequel il est facile de fixer une galerie pour y charger les roues de secours et autres affaires, une carrosserie étroite idéale pour les routes de montagne et une implantation mécanique de tout à l'arrière

intéressante en montée. Sur Internet, la petite troupe arrive à dénicher un modèle de 1977 ayant longuement servi de bus scolaire dans la commune de Castellino del Biferno, un petit village situé dans la région du Molise. Ils l'obtiennent pour presque rien et commencent la préparation avec une réfection intégrale du moteur (confiée à l'atelier Autodiesel de Ceriano Laghetto) qui totalisait environ 110 000 km, sans toucher à la carrosserie, excepté quelques petites retouches. Pour l'adapter aux routes en très mauvais état, le petit 900 reçoit quelques modifications spécifiques : un reniflard, indispensable dans les gués, réalisé avec des tuyauteries de vidange de toilettes achetées en grande surface (!), une deuxième batterie 12 V pour les prises USB des portables, un radiateur supplémentaire monté à l'avant, des phares à LED pour une meilleure vision de nuit, des ressorts arrière plus hauts de quatre centimètres et des pneus tout-terrain.
Les travaux durent d'octobre à juin et, le 13 juillet, le 900 est enfin prêt à prendre la route. A 22h, deux des quatre mousquetaires (Alessandro et Giacomo) saluent familles et amis au Garage Bar de Mozzate et se dirigent vers le circuit de Goodwood, en Angleterre, point de départ officiel du rallye. 21 heures plus tard, le Poderoso ("puissant", c'est le surnom qu'ils ont donné au Fiat…) embarque à Calais pour traverser la Manche. Arrivés sur la pelouse de l'autodrome avec les 350 autres équipages, ils reçoivent la visite des organisateurs qui appliquent l'autocollant vert sur la voiture, confirmant ainsi qu'elle respecte l'esprit du raid. Puisqu'elle fait partie des plus originales, elle aura même le droit de partir dans les dix premières ! Le drapeau à damier est abaissé vers midi et le 900 entame la

Seules sont admises les voitures ne dépassant pas 1 200 cm³ de cylindrée

partie la plus facile, mais aussi la plus ennuyeuse du parcours : il sillonne France, Belgique, Hollande, Allemagne, Autriche, Slovaquie, Hongrie, Serbie, Bulgarie et Turquie à 70 km/h de moyenne. A Istanbul, les deux compères retrouvent Andrea et Gianluca venus en avion pour économiser un peu de temps, le vrai souci de cette épopée étant sa durée. Et les congés payés ne sont pas illimités : il est donc impératif de foncer pour terminer le voyage au plus tard fin août. Côté hébergement, les aventuriers se contenteront d'auberges très bon marché ou de la tente suivant un planning qui se réorganise jour après jour. Sans compter les nombreuses, inconfortables et inévitables siestes sur la banquette du 900…
Une fois passée l'interminable file d'attente de la frontière entre la Turquie et l'Iran, l'aventure prend réellement son élan. La canicule oblige à des étapes s'étalant de 6h et 23h incluant deux heures d'arrêt entre 14h et 16h, histoire de ne pas fatiguer les mécaniques aux moments les plus chauds de la journée. En Iran, la bonne surprise est le sens de l'hospitalité de la population qui, intriguée par les autocollants et le Macaroni sur le toit, stoppe le petit Fiat pour demander à l'équipage d'où ils sont, leur proposant de l'eau presque à chaque carrefour. Mais lorsqu'une voiture de police les accoste, gyrophares allumés, Alessandro et ses acolytes craignent d'être en infraction. Ce n'est pas le cas, au contraire : les agents veulent juste leur offrir du pain frais ! A quelques kilomètres de la frontière turkmène, mauvaise nouvelle : l'arbre du distributeur a déclaré forfait. En pleine nuit, le petit Fiat est pris en charge par une dépanneuse. Ciro, son chauffeur, est amputé d'une jambe mais arrive à conduire avec la plus grande nonchalance. Chapeau ! Le lendemain matin, un ancien artisan du coin reproduit l'arbre en par-

Les aventuriers posent du point le plus haut de la route Pamir, à 4 655 m d'altitude. Le manque d'oxygène complique la vie des hommes tout comme du pauvre 900.

Pit stop en plein jour pour changer les roues "route" contre un ensemble muni de pneus davantage "tout-terrain".

En Iran, rencontre avec des beautés des lieux et… un intrus.

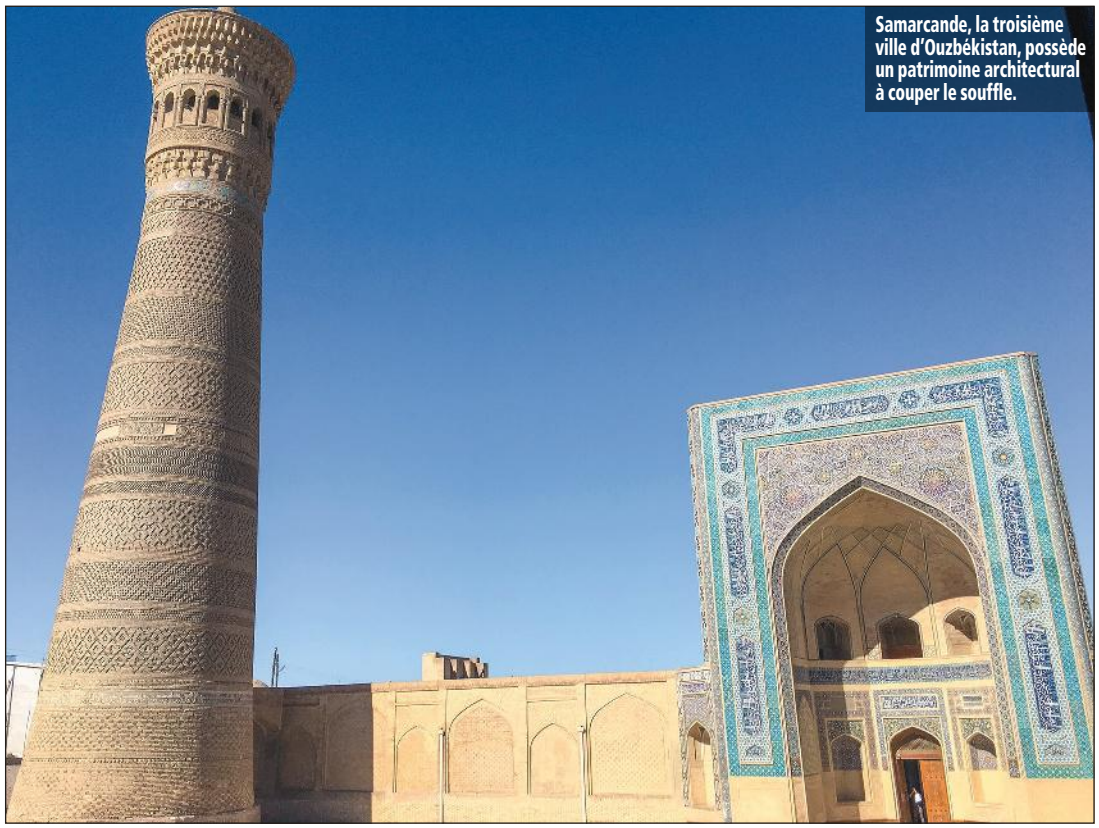
Non, ce n'est pas de la cuisine gourmet qui accompagne les aventuriers en déplacement. Ces fougasses leur ont été offertes par la police locale iranienne !

Avant la frontière entre l'Iran et le Turkménistan, la seule vraie panne a été causée par la rupture de l'arbre du distributeur.

Instants de méditation devant un cratère de gaz naturel qui brûle en permanence. Nous sommes au Turkménistan, à la "Porte de l'enfer".

Les enfants des lieux apprécient beaucoup le passage du petit utilitaire jaune. Serait-ce car, dans sa première vie, il a été bus scolaire ?

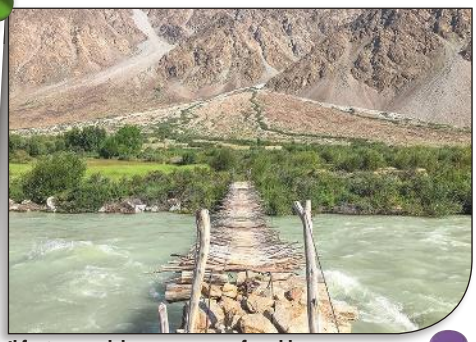
Tout ce que le village compte de compétence est là. C'est finalement un ancien tourneur iranien qui permettra aux gars de reprendre leur route.



Samarcande, la troisième ville d'Ouzbékistan, possède un patrimoine architectural à couper le souffle.

David et Goliath : un camion ouzbèke et le petit 900 T.

Trop court, le col du jerrican pour ravitailler ? Pas de problème : il suffit de transvaser l'essence dans des petites bouteilles d'un demi-litre.



Il faut pas mal de courage pour franchir ce pont à l'apparence si fragile !

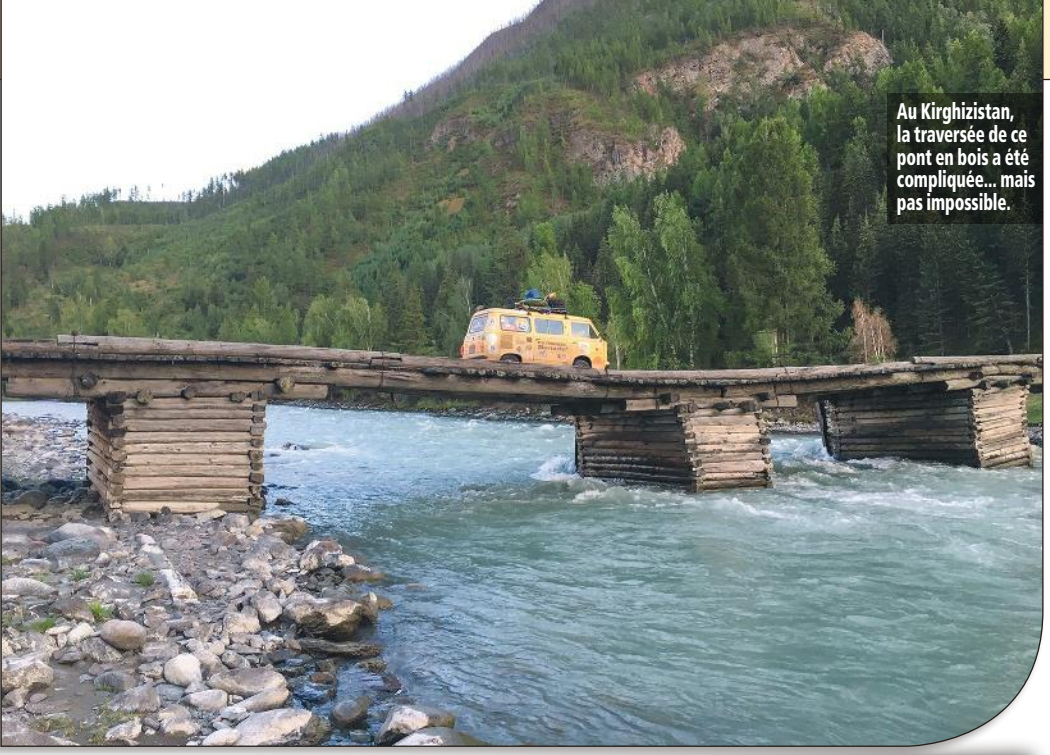
C'est chez ce vendeur de pièces de Lada, en Ouzbékistan, que les gars font leur marché. Mais après la panne en Iran, les distributeurs ne serviront heureusement plus...

Ce genre d'interruptions de route est fréquente de ce côté du monde…

Bishez, au Kirghizistan : tandis que le 900 s'offre des nouveaux amortisseurs, Andrea et Giacomo jouent au tennis de table avec l'un des mécanos.

Tout ceux ayant contribué à la résolution d'une panne ou d'un souci routier ont eu droit à une signature sur la carrosserie.

Le yack produit un lait qui, pour les gens de l'Himalaya, représente la seule source de protéines à bas coût.



Au Kirghizistan, la traversée de ce pont en bois a été compliquée... mais pas impossible.

tant de celui cassé et le trajet reprend. Bonne nouvelle : ce sera la seule vraie panne de l'aventure.
Une fois cette nouvelle frontière franchie, le Turkménistan accueille les Italiens par la "Porte de l'enfer": un cratère de gaz naturel qui brûle sans cesse au centre du désert. Les routes commencent à se faire difficiles. Le goudron est défoncé et, durant 48 heures d'affilée, l'objectif de celui qui tient le volant n'est pas d'aller tout droit, mais de faire un gymkhana afin d'éviter les trous qui pourraient plier les jantes.
En Ouzbékistan, le panorama change du tout au tout. Boukhara et Samarcande enchantent par leurs mosquées et leurs mausolées. Nous sommes sur le territoire de l'ancienne Union soviétique et le paysage auto le confirme: on croise de nombreuses Lada. On pourrait dire anciennes, mais le terme n'est pas très approprié étant donné que la 2107, dernière dérivée de la Fiat 124, a été produite jusqu'en 2012! Quoi qu'il en soit, les baroudeurs dégotent un vendeur de pièces et, en supposant – à raison – qu'il y a une forte interchangeabilité entre les Lada et le 900 T, ils en profitent pour faire leur marché. Ils achètent des distributeurs (qui ne serviront heureusement plus) et remplacent les amortisseurs déjà soumis à rude épreuve.
L'étape suivante est le Tadjikistan (traversé par le Sud, non loin de l'Afghanistan), un petit pays parcouru par la légendaire Pamir Highway. Malgré ce que laisse entendre son nom anglais, ce n'est pas une autoroute, mais plus exactement une route montant très haut, jusqu'à 4600 m d'altitude, à 95% non pavée et aussi belle que terrible! Les hommes en font les frais (maux de tête et troubles gastro-intestinaux) et la Fiat a du mal à carburer correctement à cette altitude. Il faut alors la vider (pour l'alléger) et la pousser. Le bon vieux culbuté finit par repartir avant qu'un petit imprévu complique à nouveau les choses: un pasteur veut offrir du lait caillé de yack à l'équipage, mais en se détournant du chemin, le 900 finit dans un fossé. Il faudra deux heures et l'aide d'un Pajero et de son treuil pour l'en sortir.

Une fois passée la frontière entre la Turquie et l'Iran, l'aventure prend réellement son élan

Au Kirghizistan, le douanier s'avère particulièrement aimable. Lorsqu'il apprend, après un interrogatoire presque interminable, que ce curieux véhicule vient d'Italie, il entonne *L'Italiano* de Toto Cutugno et laisse passer la petite troupe avec un sourire à 32 dents (presque entièrement en argent!) un peu inquiétant. C'est encore la Pamir qui guide le parcours de nos amis, mais nous sommes désormais en plaine, ou presque, parmi les tentes de nomades et des pasteurs. Le 900 est le seul moyen de transport sur roues: le reste du paysage, intact, est dominé par des troupeaux de chevaux et de yacks. Le véhicule avance, mais semble de plus en plus fatigué: les amortisseurs arrière sont en train de lâcher et une réparation d'urgence s'impose pour prévenir la panne.
Après des territoires minuscules et bucoliques, arriver au Kazakhstan est une déception: les routes sont goudronnées, mais la civilisation n'est pas encore au rendez-vous. Rouler pendant des journées entières à travers le désert, sous pas moins de 35 °C, est très usant. Pour éviter de s'endormir, les amis s'échangent régulièrement le volant.
Enfin, la Russie se profile: il s'agit du dernier passage de frontière, mais seulement en apparence, car s'il est vrai que le rallye se termine en territoire russe, le planning prévoit un détour en Mongolie avant de retourner en Sibérie: c'est le moins que l'on puisse exiger d'un voyage qui s'appelle,

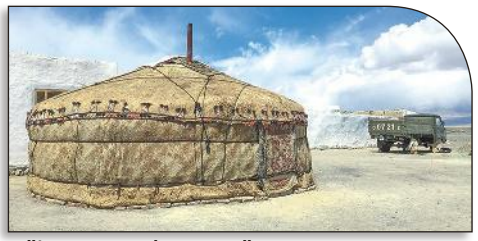
L'équipage, tout juste arrivé à Bukkara et sa célèbre mosquée.

Les enfants courent après le petit bus jaune en demandant bonbons et chocolats

justement, Mongol Rally... Les contrôles douaniers durent des heures, notamment à cause des cornes de yack trouvées sur la Pamir que les gars avaient utilisées pour décorer le radiateur d'appoint. Ils seront obligés de les démonter pour des raisons de sécurité. Le climat estival cède peu à peu la place à des températures hivernales. La nuit, sur les monts Altaï, on frôle souvent les 0 °C : dormir dans une tente impose donc pas mal de capacités d'adaptation.
Encore quelques jours et la frontière avec la Mongolie se dessine. Les surprises ne sont pas encore finies. Ici, la notion de route n'existe pas. Il n'y a que la steppe, et c'est sur ces terrains que les pneus Mud + Snow donnent le meilleur d'eux-mêmes. Ils permettent d'aborder ces surfaces avec la plus grande tranquillité : le seul souci est de ne pas se retrouver face à une autre voiture. Il faut également faire attention aux trous que les 4x4 en pleine accélération ont laissé sur la route : y mettre une roue rime avec dépannage obligatoire. Mais en se contentant d'une allure de vélo (15-20 km/h !), on réduit les risques. Les enfants sont encore plus joyeux qu'ailleurs et courent après le petit bus jaune en demandant bonbons et chocolats. Or, ce tableau presque parfait est soudainement entaché par un gué de près d'un mètre qui, à quelques heures du but, vient remettre en cause l'avancée du fourgon. Un tracteur agricole réussit malgré tout à sortir le 900 de ce mauvais pas, mais avant de repartir, un "essuyage-séchage" du moteur sera nécessaire.
Le soir du 29 août, soit 48 jours après le départ et après avoir franchi à nouveau la frontière russe, les quatre amis débarquent à Oulan-Oude, sur une route goudronnée. L'arrivée est on ne peut plus simple : une fille offre une bière à l'équipage avant que le 900 ne soit invité à monter sur un podium dont l'inscription ne laisse pas le moindre doute sur l'esprit de cette aventure : "Motoring stupidity on a global scale" (*stupidité à moteur sur une échelle globale*). Ensuite, la même fille tend à Alessandro et à ses comparses un papier certifiant l'achèvement du rallye. Ils ont terminé 101e sur 350. Mais surtout, ils ont terminé. Ils se sont amusés, ont voyagé pour une bonne cause et sont rentrés beaucoup plus riches qu'avant. ■

Je tiens à remercier le CMAE (Club Milanese Automotoveicoli d'Epoca) et notamment son vice-président, Mario Aglione, pour nous avoir mis en contact avec les participants, tout comme Alessandro Trombetta qui nous a fourni images et renseignements sur leur aventure.

Dîner frugal dans une "stupa", un tente utilisée comme maison par les pasteurs.


Voilà comment on vit en Mongolie, entre yourtes et anciens camions soviétiques.

Les près de 19 000 km du voyage ont imposé le sacrifice de six jeux de pneus.

Les cornes de yack qui ornaient l'avant du minibus ont dû être abandonnées à la frontière russe... non sans avoir été dédicacées avant.

Rien de mieux, une fois arrivé en Sibérie, que d'admirer le paysage perché sur le toit. Après tout, ça fait un peu "Priscilla, folle du désert", vous ne trouvez pas ?

Pas fiables, les anciennes Fiat ? On en retrouve déjà deux sur le podium à l'arrivée.

LE RALLYE EN CHIFFRES

Kilomètres parcourus : 18 576. **Jours :** 48 (13 juillet au 29 août). **Jours de repos :** 2 (Istanbul en Turquie et Almaty au Kazakhstan). **Pays franchis :** 21 (Italie, Suisse, France, Angleterre, Belgique, Pays-Bas, Allemagne, Autriche, Slovaquie, Hongrie, Serbie, Bulgarie, Turquie, Iran, Turkménistan, Ouzbékistan, Tadjikistan, Kirghizistan, Kazakhstan, Russie, Mongolie). **Classement (non compétitif) :** 101e sur 350 participants. **Vitesse maxi :** 80 km/h. **Pièces changées :** 1 distributeur, 6 amortisseurs, 26 pneus, 1 phare. **Prix à l'arrivée :** 4 bières.

Célébration fumante à l'arrivée.

HORS-SÉRIE GAZOLINE

NOUVEAU

40 modèles

des marques les plus emblématiques de **cyclos, scooters** et **motos** telles que **Motobécane, Peugeot, Honda** ou encore **Yamaha** sont passés au crible par les experts du magazine Gazoline.

Visuels non contractuels. Photos DR.

Disponible en **kiosque** et sur **hommell-magazines.com**

LES ÉCHOS DE L'ATELIER

Le 1er juillet dernier, la ZFE (Zone à Faible Emission) "Grand Paris" est entrée en vigueur dans un large périmètre autour de la capitale. Et, contrairement à celle de Grenoble, qui ne concerne que les utilitaires légers et les poids lourds, la ZFE francilienne ne fait aucun distingo: tout le monde dans le même panier. Seule évolution depuis les premières évocations de son instauration, les véhicules immatriculés en carte grise collection ont été exclus des restrictions, comme c'est déjà le cas pour la ZCR (Zone à Circulation Restreinte, vous suivez?) de Paris. Au-delà du caractère discriminatoire évident de ces nouvelles, c'est leur mise en place même qui prête à sourire. En effet, par soucis visiblement purement électoralistes (les municipales sont prévues pour 2020, faut pas fâcher l'électeur), certains maires de villes situées dans le périmètre "intra-A86", celui de la ZFE, ont tout simplement refusé de signer l'arrêté. Résultat: sur 79 communes concernées, seules 45 appliquent la directive.
Il suffit alors de jeter un œil sur la carte, façon gruyère, pour se rendre compte de la stupidité de la situation. Ainsi, si l'on s'en tient aux règles, certaines liaisons intercommunales imposeront aux automobilistes ne disposant pas de la bonne pastille Crit'Air d'importants détours (et plus de pollution), quand d'autres communes ne seront simplement pas accessibles et, tout aussi idiot, permettront à leurs administrés "pollueurs" de ne se déplacer que sur leur seul territoire. Bonjour le casse-tête! A côté de ces mauvais élèves, certains maires trop vertueux de communes "hors périmètre" ont quant à eux décidé de s'auto-inscrire dans la ZFE.
Certes, on exagère sans doute un peu car d'ores et déjà, les autorités ont reconnu que, "par manque de moyens", il n'y aurait aucun contrôle répressif avant 2021. Mais est-ce pour autant une bonne nouvelle? Oui, parce que nous allons pouvoir continuer à utiliser nos belles anciennes, et non car 2021, c'est aussi le moment où la ZFE Grand Paris s'alignera sur les critères de la ZCR parisienne. Ainsi, de la "simple" interdiction des véhicules Crit'Air 5 et non classés (diesel avant 2001 et essence avant 1997), nous franchirons un stade où seules les vignettes Crit'Air 0 à 2 (électrique, diesel après 2011, essence après 2006) pourront circuler. Et là, les élections municipales étant passées, on peut compter sur les mairies récalcitrantes pour rentrer dans le rang et même voir ce périmètre s'élargir au-delà de la couronne de l'A86. Sans parler de la multiplication de ce genre de zones restrictives sur le territoire. Et pendant ce temps-là, les paquebots continuent de déverser leurs tonnes de gaz toxiques sur les ports de Nice et de Marseille, et plus largement sur toutes les mers du globe. Mais on vous le répète: sans ces vieilles guimbardes polluantes, on respirera mieux... Alors pour cet été, un seul mot d'ordre: tous en anciennes! Bonne lecture et bonnes vacances. ■

Stephane Guitard et Philippe Sauvat

L'ADRESSE

Pour restaurer notre Lancia Fulvia, nous avons choisi de faire confiance à la société Joly's Autos via son site de vente en ligne. Spécialiste de ce modèle, et seulement de ce modèle, cette toute jeune entreprise offre un très grand nombre de pièces en stock et peut se mettre en quête de celles qu'elle ne référence pas (encore). Pour l'instant, nous avons constaté que les prix étaient très corrects. Allez-y de notre part!
Infos sur www.pieces-fulvia.com

REMONTAGE DU TRAIN ARRIÈRE [3]

Nous continuons ce mois-ci le remontage de nos belles pièces toutes neuves, non sans un petit sourire de satisfaction au moment de remettre en place ces satanées bagues de serrage de roulement qui nous avaient occasionné tant de tracas au démontage. Mais restons humbles car, bien tranquille au fond de l'atelier, l'unit avant nous attend et avec elle son lot de galères à venir. Or, comme dirait l'autre : "Faut pas pleurer avant d'avoir mal." Alors, ne boudons pas notre plaisir et savourons ces séances d'atelier où l'on garde les mains (presque) propres.

Texte **Stéphane Guitard** et **Philippe Sauvat** - Photos **Stéphane Guitard**

6 MISE EN PLACE DES ROULEMENTS DE ROUES ARRIÈRE

1 Le remontage des roulements ne peut se faire qu'à l'aide d'une presse. On place donc le moyeu sur le plateau de celle-ci.

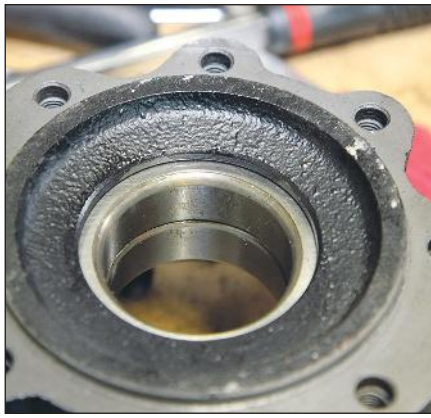
2 On vient positionner le roulement.

3 La première difficulté consiste à trouver une pièce pour emmancher le roulement sans l'endommager. Pour cela, il est impératif d'appuyer sur la cage extérieure. Au début, une grand plaque fait l'affaire. On presse.

4 Lorsque l'on arrive "à fleur" du moyeu, les choses se compliquent un peu.

5 Coup de bol : notre pièce est à la cote. On peut presser jusqu'à amener le roulement en butée.

6 Voilà le travail.



7 En retournant le moyeu, on vérifie que le roulement est bien en butée. C'est le cas.

7 REMONTAGE DU DISQUE DE FREIN ARRIÈRE

1 Afin que le disque soit parfaitement positionné et bien en appui, on commence par gratter les petites salissures logées au creux de l'épaulement du moyeu.

2 On place le disque de frein pour vérifier qu'il tourne librement.

3 On graisse la partie du moyeu qui recevra le disque.

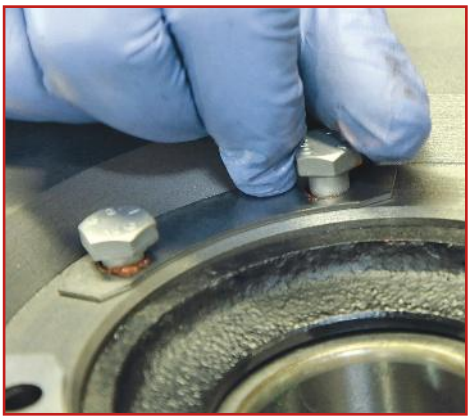
4 Pour repérer le sens de montage du disque, c'est simple : la face située côté moyeu possède un poinçon.

5 On aligne les trous du disque avec ceux du moyeu.

6 On place les arrêtoirs.

7 Ces éléments étant soumis à de fortes chaleurs, on utilise de la graisse au cuivre pour le montage, car elle supporte les hautes températures. La graisse "ordinaire" se volatiliserait en quelques freinages.

8 On met les vis en place.



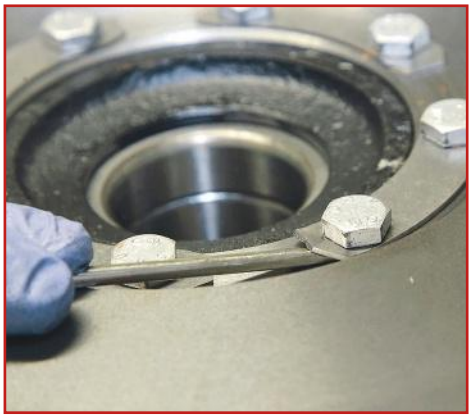
9 On peut procéder arrêtoir par arrêtoir, mais ce n'est pas une absolue nécessité.

10 On approche les vis.

11 Là, on alterne une vis sur deux en tournant, histoire de bien répartir les contraintes.

12 Une fois toutes les vis approchées, on les serre, toujours une sur deux.

13 On achève le serrage au couple de 2,5 mkg.

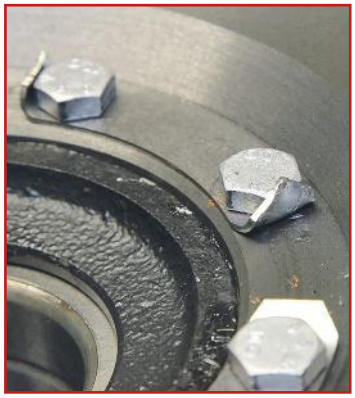


14 On va maintenant rabattre les arrêtoirs. On commence avec un petit tournevis plat.

15 Une fois le bord de l'arrêtoir légèrement relevé, on peut se servir d'une pince pour terminer le travail.

16 On rabat bien l'arrêtoir contre l'écrou.

17 Lorsque la face de l'écrou n'est pas alignée avec le bout de l'arrêtoir, il ne faut pas hésiter à ne rabattre qu'un angle de celui-ci.

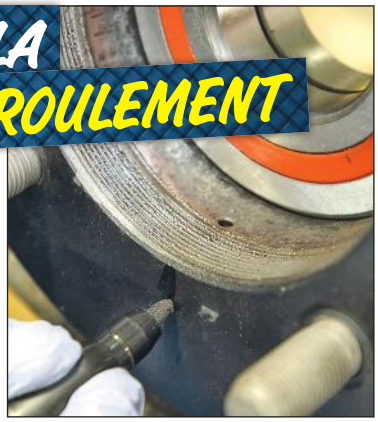


18 L'important est que la partie relevée de l'arrêtoir soit bien contre une face de l'écrou afin de l'empêcher de tourner.

19 Allez, on passe à l'autre côté !

8 MISE EN PLACE DE LA BAGUE DE SERRAGE DU ROULEMENT

1 Pour se faciliter la vie, on place le moyeu désormais équipé de son disque dans l'étau. Mordache délicat de rigueur !



2 On repère les trous de blocage du circlips qui ne sont pas situés face aux écrous de roues.

3 L'extraction de cette bague ayant été une vraie galère, par pitié pour les générations futures qui, dans quelques décennies, redémonteront peut-être tout ça, on graisse le moyeu copieusement.

4 On graisse également l'extérieur de la bague.

5 On la visse dans le moyeu.

6 On retrouve l'extracteur artisanal de notre ami François-Xavier du Classic Club Lancia, mais cette fois, nous allons bien moins le malmener.

7 Le couple de serrage préconisé est de 20 mkg !!! Soyons clairs, nous n'y arriveront jamais dans l'étau. Alors on règle quand même la clé dynamométrique...

8 ... et on serre au max des possibilités de Phiphi. Doit-on préciser qu'on ne fera jamais "cliquer" la clé ?

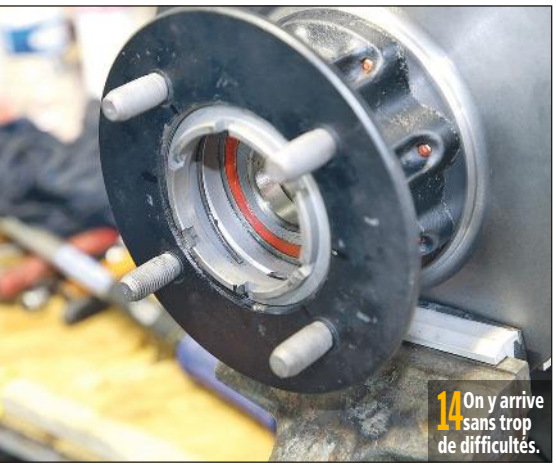
9 Par sécurité, on finit à la clé à chocs. Là, on ne doit pas être mal.

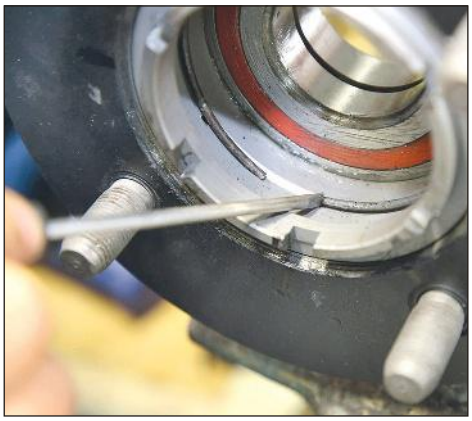
10 Maintenant, la rigolade va être d'amener l'un des trous de la bague en face de l'un des deux trous du moyeu. Vous comprenez l'intérêt de les avoir repérer...

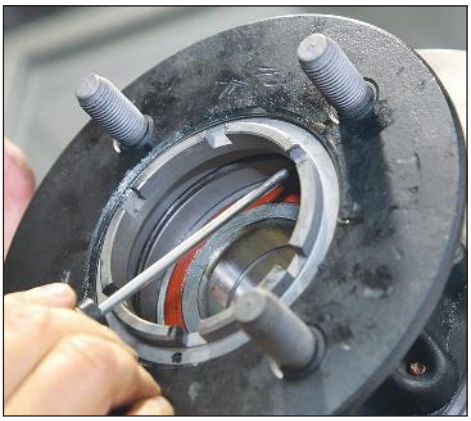
11 Lorsqu'on est bon (ou que l'on pense l'être), on peut mettre le circlips en place.

12 On commence donc par rentrer l'ergot de ce dernier dans le trou de la bague.

13 Puis, à l'aide d'une pince, on le fait entrer dans la bague.


14 On y arrive sans trop de difficultés.

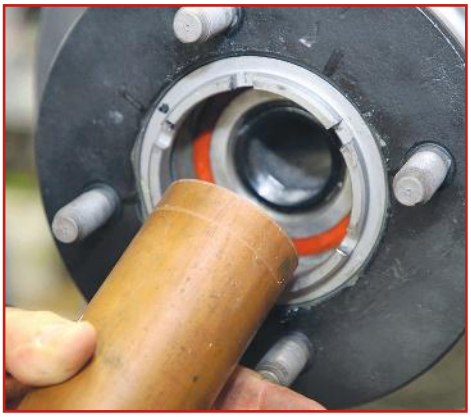

15 Si nos deux trous (bague + moyeu) sont bien alignés, l'ergot disparaît totalement dedans.


16 On vérifie qu'il est bien en place sur toute sa circonférence.

9 MONTAGE DE L'ENSEMBLE DISQUE/MOYEU SUR LE BRAS ARRIÈRE

1 On commence par emboîter le moyeu sur le cône du bras arrière.

2 On voit qu'il va falloir rentrer la cage intérieure du roulement pour dégager le filetage.


3 Le plus simple est de prendre un morceau de tube de cuivre au diamètre de la cage intérieure du roulement.

4 On se met bien en appui sur la cage...

5 ... et on tape assez délicatement sur le tube. Le cuivre étant plus tendre que l'acier de la cuvette de roulement, on ne risque pas d'endommager ce dernier.

6 On progresse, mais il en manque encore pas mal.

7 Voilà. Le moyeu est presque en butée.

8 A l'aide d'un chiffon, on nettoie le filetage du bras arrière.

9 On présente la bague de serrage.

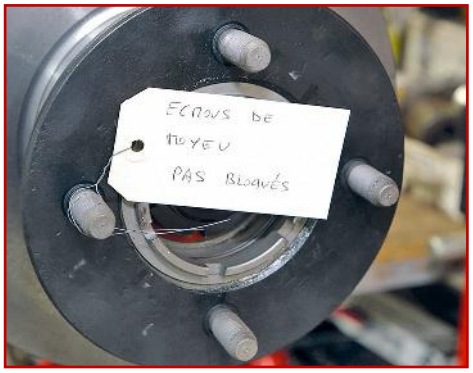
10 On la met en place à la main.

11 On la serre à l'aide d'une clé à ergot spécifique.

12 On place la clé.

13 En faisant levier avec deux rallonges de cliquet, on serre la bague.

14 Pas de couple requis. On serre le plus fort possible.



15 Etant donné qu'il s'agit d'un organe de sécurité, on parachèvera le serrage une fois tout en place sur l'auto. Vu notre grand âge et le temps qui va s'écouler d'ici là, on se met un petit mémo...

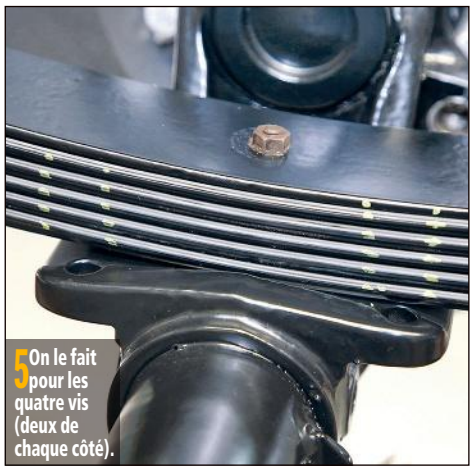
10 REMONTAGE DES LAMES DE SUSPENSION

1 On commence par vérifier le bon placement des lames. On voit qu'il y a un ergot de centrage.

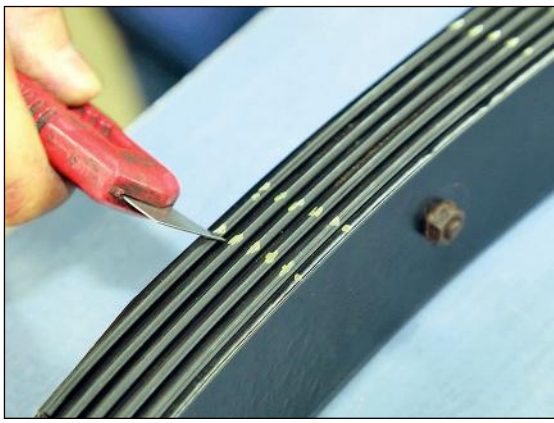
2 On place les lames.

3 Lorsqu'elles sont installées, on s'aperçoit que les trous pour les vis de serrage sont en partie obstrués par les profilés entre lames. Il va donc falloir les tailler.

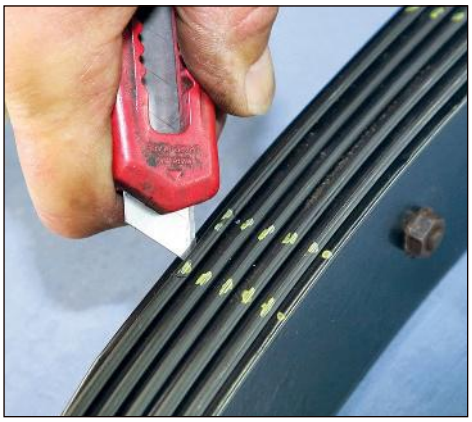
4 Après avoir positionné la platine supérieure, on repère les parties à couper.



5 On le fait pour les quatre vis (deux de chaque côté).

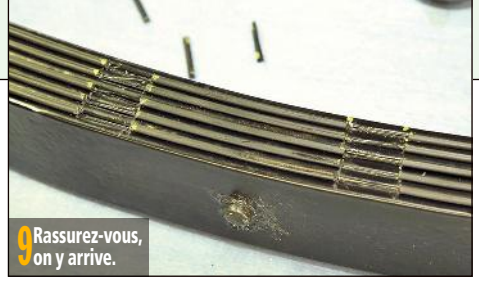


6 A l'aide d'un gros cutter en bon état, on découpe d'abord la limite extérieure de la partie à ôter...



7 ... puis on insère le cutter sur le profilé et on coupe ce dernier. Attention aux doigts !

8 Voilà. Plus que 39 morceaux à découper !



9 Rassurez-vous, on y arrive.

10 On met les lames en place sur le bras. Attention au sens de montage : les deux trous à l'extrémité de la lame doivent être à l'opposé des trous de fixation de l'étrier de frein.

11 On graisse légèrement la platine supérieure.

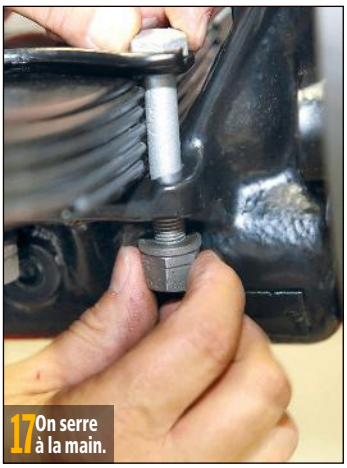
12 Même chose sur la lame supérieure.

13 On positionne d'abord les deux vis de la platine.

14 On la met en place.

15 On voit que les vis ne sont plus gênées par les profilés.

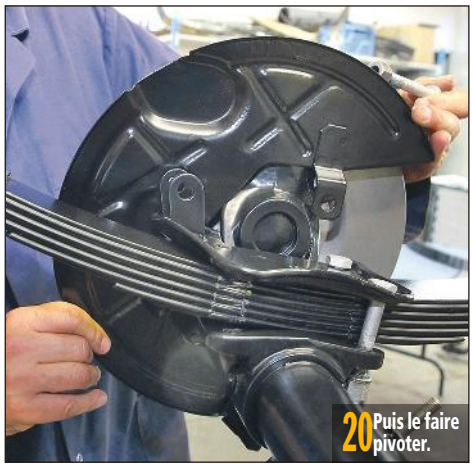
16 On vient placer une rondelle et un écrou fendu sur chaque vis.



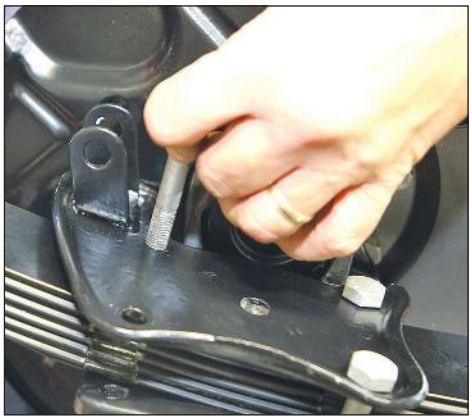
17 On serre à la main.

18 Le flasque de disque, en partie maintenu par la platine qui bloque les lames, doit être remonté à ce moment-là.

19 Il faut d'abord placer sa patte inférieure.



20 Puis le faire pivoter.



21 On positionne ensuite la vis avant côté flasque.

22 C'est sur cette vis que vient se prendre la patte inférieure du flasque.

23 Du coup, pas de rondelle ici, juste un écrou fendu.

24 On peut ensuite insérer l'ultime vis.

25 Sur cette dernière, il faut placer la butée de câble de frein à main. Attention au sens : la partie creusée se trouve vers l'intérieur de l'auto.

26 On met l'écrou fendu. Là non plus, pas de rondelle.

27 Et on maintient la butée sur la vis.

28 La butée doit être à l'équerre par rapport au bras arrière.

29 On approche les vis.

30 A l'aide de deux clés de 17, on serre vis et écrous. Nos lames sont remontées sur le bras.

[A suivre]

PRÉPARATION DES PIÈCES MOTEUR [2]

On en termine avec cette fastidieuse phase de préparation. Bien sûr, sur un Fiatou bicylindre développant juste un peu moins de 500 ch (mais vraiment à peine moins…), on n'a pas besoin d'être trop exigeants, mais vous nous connaissez, on ne conçoit pas les choses autrement que bien faites. Alors, avec l'aide de Nono et Martin, on pèse, on équilibre, on rectifie. Ce n'est pas parce qu'on a affaire à des poneys que l'on doit les négliger.

Texte **Stéphane Guitard et Philippe Sauvat** - Photos **Stéphane Guitard**

L'ADRESSE

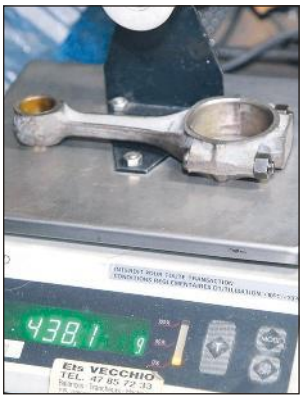
Comme nous le faisons pour chaque restauration, nous nous sommes rendus chez nos amis de Rectif 2000 afin d'effectuer tous ces contrôles et préparer les pièces. Allez-y de notre part. **Rectification 2000**, 10 rue d'Estienne d'Orves, 92250 La Garenne-Colombes. T. 01 47 80 76 45. www.rectif2000.com

6 MISE AU POIDS DES BIELLES

1 Pour qu'un moteur tourne parfaitement rond et sans efforts, il faut que le poids des pièces en mouvement soit le plus équilibré possible. Les bielles faisant partie des éléments sur lesquels on peut intervenir, on va contrôler le poids de chacune d'elles à l'aide d'un balance équipée d'un support qui permettra de distinguer poids en pied et en tête. Nous allons tout vous expliquer.

2 Mais avant de s'occuper des bielles, on commence par peser chaque paire de coussinets. Une différence entre les deux serait à prendre en compte dans le poids final de l'ensemble bielle + coussinets. Le premier jeu fait 30 g tout rond.

3 Le second également. Comme quoi, la fabrication est constante. Du coup, on n'aura pas à se soucier de leur poids au moment d'équilibrer les bielles.



4 Avant de "détailler" le poids de chaque bielle, on les pèse "en entier". La première fait 438,1 g.

5 La seconde est un peu plus légère : 434,5 g. On s'apercevra par la suite que, sur cette balance très précise, on peut avoir des écarts de lecture d'une pesée à l'autre d'environ 1 g (pour les éviter, il faudrait que la balance soit isolée dans un compartiment fermé). Ici, la différence entre les deux bielles est d'environ 3,5 g, ce qui est au-delà de l'erreur de lecture, mais reste dans la tolérance de 6 g d'écart admise par le constructeur. Puisque nous en avons la possibilité, nous allons faire en sorte d'équilibrer ces deux pièces. Encore faut-il savoir où se situe exactement cette divergence...

6 Le support de la balance permet de soulager le pied ou la tête de la bielle afin de n'en peser qu'une extrémité. On place donc la première bielle sur le support pour avoir le poids en tête. Ici, le résultat est de 341,2 g.

7 La seconde bielle maintenant. C'est presque incroyable, mais elle fait également 341,2 g. La différence n'est donc qu'en pied. Vérifions cela tout de suite.

8 Pour le pied de la première bielle, on trouve 96,7 g.

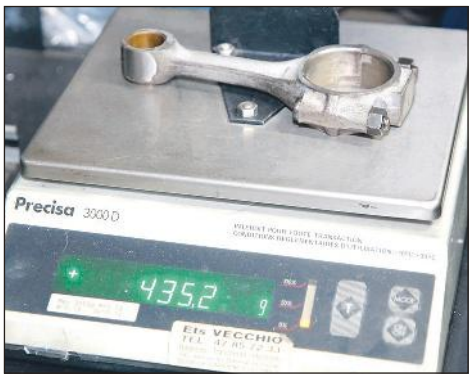
9 Et 94,8 g pour la seconde. Si on calcule les totaux des valeurs tête + pied de chaque bielle, on s'aperçoit que l'écart va de 0,2 à 1,5 g. On aurait pu faire mieux !

10 Puisqu'on ne peut pas ajouter de matière, on va donc s'aligner sur le poids le plus bas. C'est donc le pied de la première bielle qui va être usiné. Nono l'attaque à la disqueuse.

11 Il faut y aller avec retenue, car on peut vite en enlever trop. On procède donc par petites touches, même si Nono n'est pas un perdreau de l'année et qu'il a une certaine habitude de ce genre d'opérations.

12 Une fois le plus gros enlevé, on fignole les bavures et arêtes à la lime électrique.

13 Nono est un orfèvre : 94,6 g pour 94,8, c'est bien vu.



14 Le contrôle du poids total indique qu'on est dans les bonnes mesures, mais confirme aussi les petites différences de lecture. Qu'importe, avec moins d'1 g d'écart, notre Fiatou va tourner comme une horloge suisse.

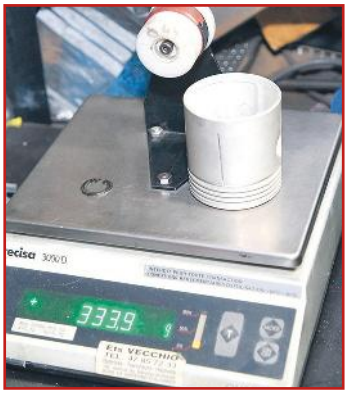
7 CONTRÔLE DES ENSEMBLES CYLINDRE ET PISTON

1 Même si nos ensembles cylindre-piston sont neufs, nous allons les contrôler afin de nous assurer que tout est correct. On commence par vérifier le diamètre intérieur des cylindres. En théorie, on prend cette mesure en trois endroits.

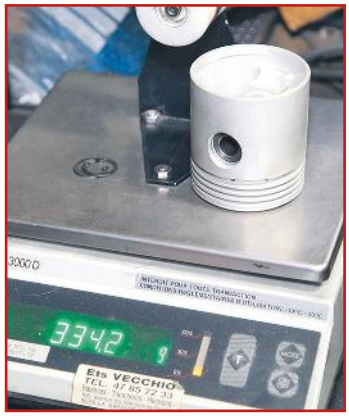
2 Il est de 67,40 mm sur les deux cylindres.

3 Le diamètre du piston est gravé sur sa tête : 67,36 mm. Le sens du marquage à son importance puisqu'il indique le sens de montage du piston sur le moteur (celui-ci est également déterminé par la fente du piston qui – sauf sur les 500 S et Jardinière – doit se situer du côté opposé à l'arbre à cames).

4 Ne croyant que ce que l'on voit, on contrôle le diamètre des pistons. Et vous savez quoi ? Ils font bien 67,36 mm.

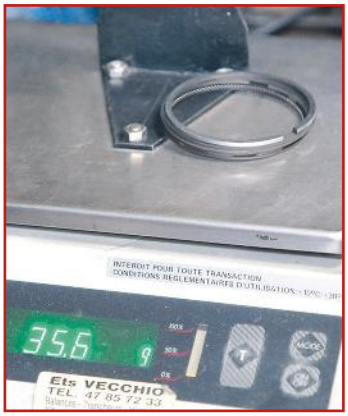


5 Tout aussi important, on vérifie maintenant le poids de chaque piston, avec axe et circlips. Le premier fait 333,9 g.



6 Le second 334,2 g. Ecart de lecture mis à part, on pourra difficilement faire mieux.

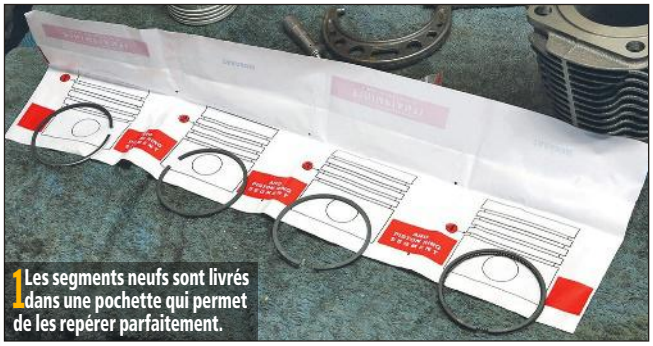
7 On pèse à présent chaque ensemble de segments. 35,5 g pour le premier...



8 ... 35,6 g pour le second. Vous avez dit "production de qualité" ?

8 CONTRÔLE DU JEU À LA COUPE DES SEGMENTS

Le jeu à la coupe d'un segment est l'espace qui existe entre ses deux extrémités lorsque celui-ci est comprimé dans le cylindre. Généralement, il est déterminé par le constructeur, mais pas toujours. En cas d'absence de préconisation, ce qui est le cas ici, on considère qu'il doit être compris entre 0,25 et 0,35 mm. Si ce jeu est trop important, l'étanchéité ne sera pas assurée et, à l'inverse, s'il ne l'est pas assez, le segment ne pourra pas se dilater ; ses deux extrémités (appelées becs) se retrouveront alors en contact et il finira par casser.

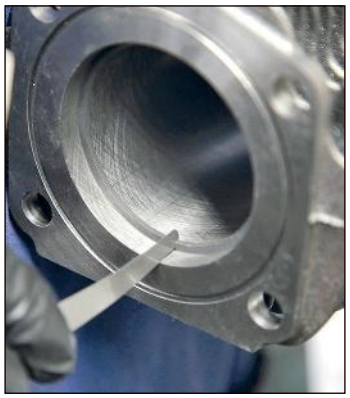


1 Les segments neufs sont livrés dans une pochette qui permet de les repérer parfaitement.

2 On commence donc par introduire un premier segment dans le cylindre.

3 Sans être vraiment délicate, l'opération doit être réalisée avec précaution car casser un segment est vite arrivé. Il faut veiller à l'insérer bien en ligne dans le cylindre, sans trop le tordre.

4 Une fois le segment dans le cylindre, on s'aide du piston pour le placer parfaitement en ligne et le pousser à environ 1 cm du bord.



5 On commence donc par une cale de 0,35 mm. Si ça ne rentre pas, on descend petit à petit. Ici, la cale de 0,32 mm est juste.

6 Et la 0,30 mm passe gras. Quoi qu'il en soit, on est dans les tolérances.

7 On procède ainsi pour chaque segment, avec cependant une petite spécificité pour le segment racleur auquel on enlèvera le ressort afin de ne pas fausser la mesure. Au final, tous nos segments auront un jeu à la coupe oscillant entre 0,30 et 0,32 mm. Ils sont donc prêts à être montés.

9 PRÉPARATION DU VILEBREQUIN

1 Le vilebrequin ayant été rectifié, on commence par évaluer le jeu avec les paliers neufs, par acquit de conscience car la rectification des tourillons a été effectuée en fonction des cotes de ces paliers.

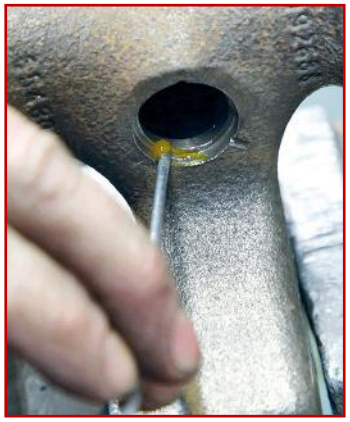
2 Pour mémoire, ce jeu doit être compris entre 0,02 et 0,065 mm. Au moindre doute, il ne faut pas hésiter à reprendre les cotes. Ici, on vous rassure, c'est parfait.

3 A la table de lavage, on tringle une dernière fois le vilebrequin afin d'ôter tout ce qui pourrait rester dedans. Il est essentiel que l'intérieur soit le plus propre possible pour ne pas accrocher les moindres petites impuretés lorsque l'huile provenant du filtre centrifuge passera dedans.

4 Une fois nettoyé et parfaitement séché, on contrôle l'intérieur avec une petite lampe adaptée.

5 Qu'on les ait eues toutes faites ou qu'on les ait fabriquées, on vérifie que les pastilles de bouchonnage sont à la bonne dimension. Ça doit rentrer sans forcer, mais ça ne doit pas flotter non plus.

6 Pour s'assurer de la bonne étanchéité, on va utiliser un gel spécifique. On en dépose sur le bout d'un tournevis plat et fin.



7 On vient ensuite étaler ce gel sur l'épaulement situé au fond du logement.

8 On veille à bien le répartir sur toute la périphérie du trou.

9 On place la pastille de bouchonnage.

10 On l'enfonce au maximum et on s'assure qu'elle est bien en place.

11 On s'arme d'un jet de diamètre adapté et d'une massette et l'on donne un coup sec sur la pastille de bouchonnage.

12 L'impact a aplati la pastille et, de fait, l'a mise en compression dans son logement.

13 A l'aide d'un pointeau, on frappe le vilebrequin pour bloquer toute velléité d'évasion du bouchon.

14 Côté support de volant moteur, on procède sensiblement de la même façon. On vérifie le bon diamètre de la pastille.

15 On dispose le gel d'étanchéité.

16 On met la pastille de bouchonnage en place.

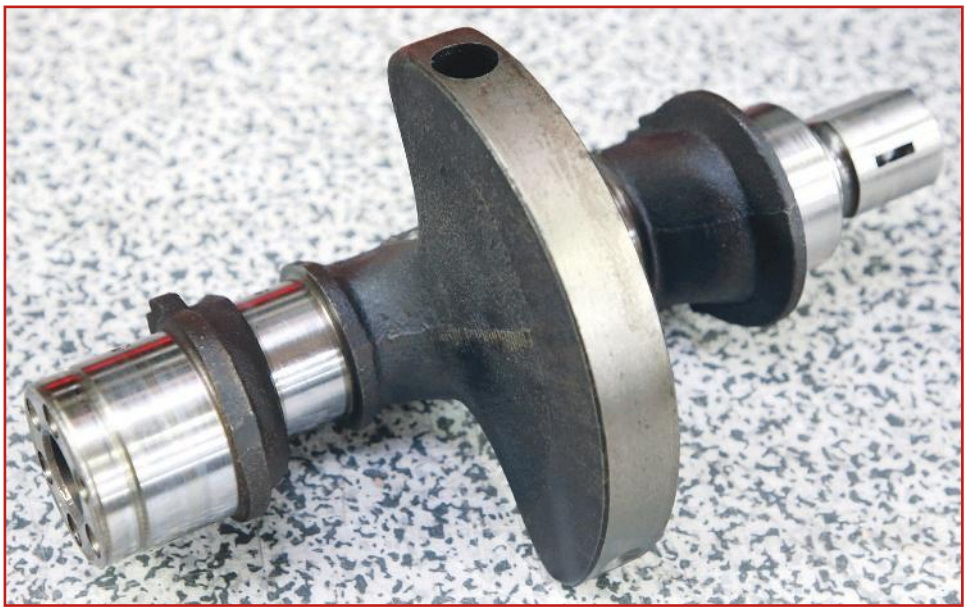
17 Et on la mate.

18 Ensuite, on étale un peu de graisse sur la bague en laiton de l'arbre primaire de boîte.

19 A l'aide d'une plaque entretoise (servant à ne pas abîmer la bague), on l'insère dans son logement.

20 On voit que ça rentre gentiment.

21 Elle est en place.



22 Si, sur un moteur "standard" (4 ou 6 cylindres, 8 cylindres en ligne et V12), l'équilibrage dynamique du vilebrequin n'est pas nécessaire car les masses s'annulent, sur tout autre architecture, cet équilibrage se fait par un savant calcul prenant en compte le pourcentage de masses alternatives et celui de masses en rotation. Autant vous dire que si l'on est pas aguerri, on s'arrache les cheveux. Peut-être est-ce pour cela que Nono n'en a plus beaucoup...? Pour ceux qui le souhaitent, on peut envoyer la feuille de calculs avec deux aspirines.

10 RECTIFICATION DES SOUPAPES

1 La dernière fois, nous nous étions contentés d'un décalaminage et de contrôles visuels. Là, on passe aux choses sérieuses.

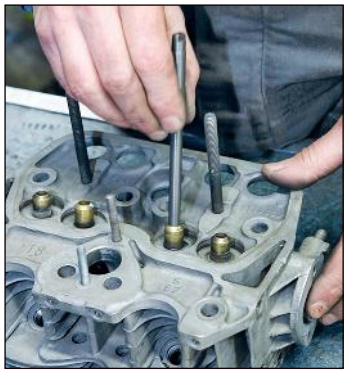
2 Après la perceuse à colonne, on met chaque soupape dans le tour afin de toiler leur queue.

3 On distingue bien la soupape d'échappement, à gauche, et la soupape d'admission (plus grosse), à droite.

4 On contrôle le diamètre des queues de soupapes d'échappement. Selon les données constructeur, il doit être compris entre 7,985 et 8,000 mm. Ici, nous mesurons 7,98 mm. C'est un peu juste.

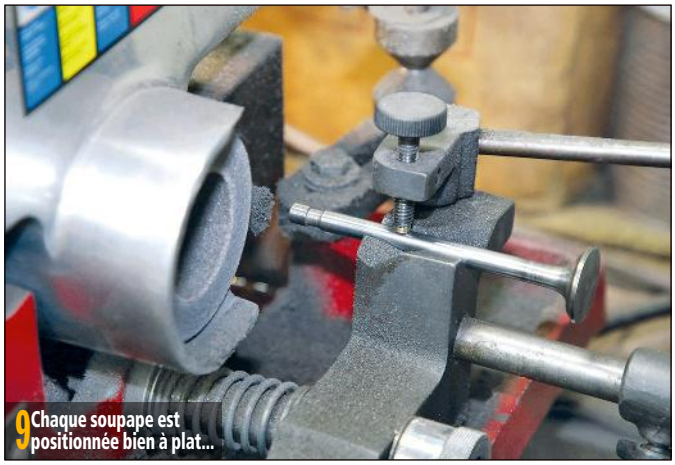
5 Au tour des soupapes d'admission. Les valeurs sont les mêmes que pour l'échappement. Les nôtres font 7,985 mm, ce qui est la limite basse.

6 Pour s'assurer de la cohérence de l'ensemble, on vérifie le diamètre des guides. Le constructeur prévoit 8,022 à 8,040 mm.



7 Et nous trouvons... 8,000 mm. Là aussi, c'est curieusement assez bas, mais avec nos 7,98 mm obtenus sur les queues de soupapes d'échappement, ça passe.

8 Lors des contrôles visuels, on avait remarqué que certaines queues de soupapes étaient légèrement marquées par le martèlement des culbuteurs. On décide donc de les redresser à la meuleuse.

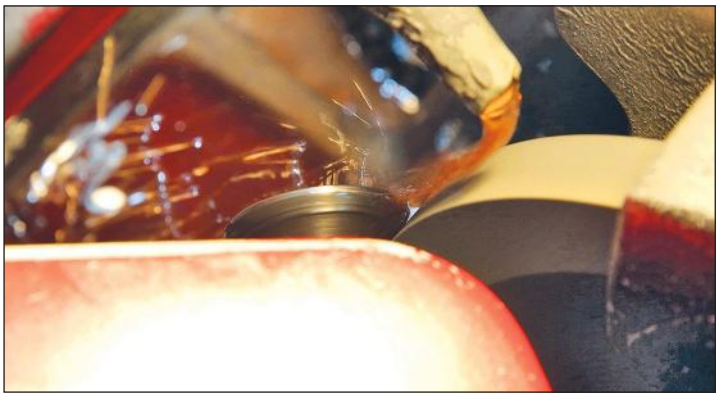


9 Chaque soupape est positionnée bien à plat...

10 ... avant d'être rectifiée sur le disque de la meuleuse. Attention, il faut y aller doucement pour ne pas trop en enlever.

11 Ça ne change sans doute pas grand-chose au résultat final, mais on préfère comme ça.

12 A gauche non redressée, à droite si. Peut-être un détail pour vous...



13 Dernière opération sur les soupapes : la rectification des portées. La machine doit être réglée à 45°. Ensuite, Martin avance le disque de la meuleuse jusqu'à faire totalement disparaître la partie la plus foncée.

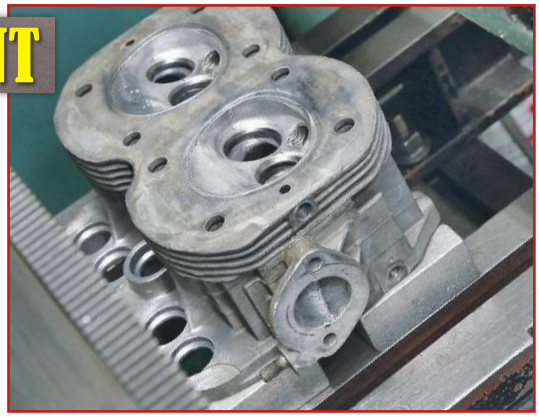
14 Au final, ça doit donner ça.

15 La soupape de gauche n'a pas été rectifiée, celle de droite si. Clair, non ?

11 BLANCHIMENT DU PLAN DE JOINT

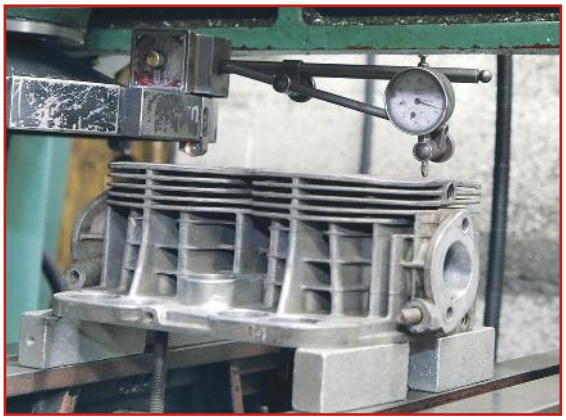
1 Avant de poser la culasse sur la rectifieuse, un petit surfaçage du plan de joint côté cache-culbuteur n'est pas inutile, car c'est lui qui sera en contact avec la table.

2 Martin vient placer la culasse sur la rectifieuse.



3 Vu qu'elle n'est pas très haute et que le réglage de la fraise est limitée en hauteur, il faut la surélever à l'aide de cales.

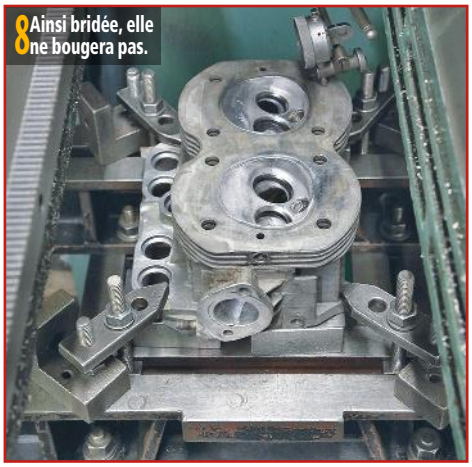
4 Martin place le comparateur au centre de la culasse et fait le zéro.



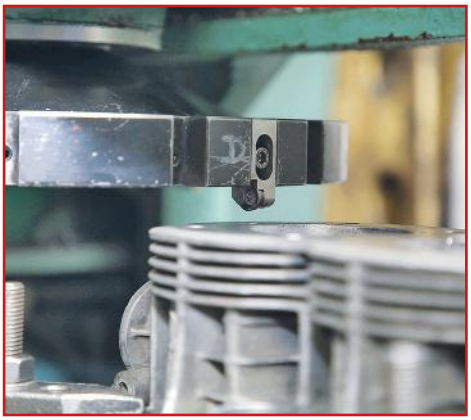
5 Il déplace ensuite le comparateur pour prendre une cote au bord de la culasse. On voit que celui-ci s'est enfoncé de 0,13 mm.

6 Avant d'entamer la rectification, il faut brider la culasse à la table.

7 Martin dispose des fixations aux quatre coins.

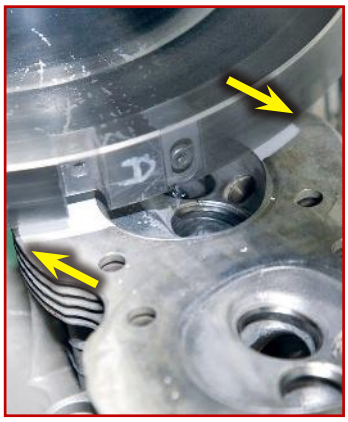


8 Ainsi bridée, elle ne bougera pas.

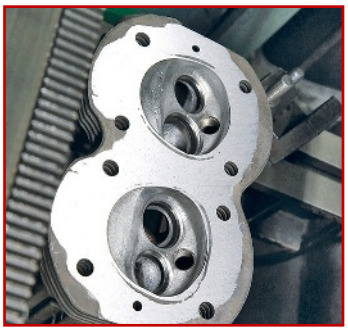


9 La machine est réglée afin qu'elle élimine le défaut de planéité de la culasse.

10 C'est parti. La machine commence à grignoter l'alu.



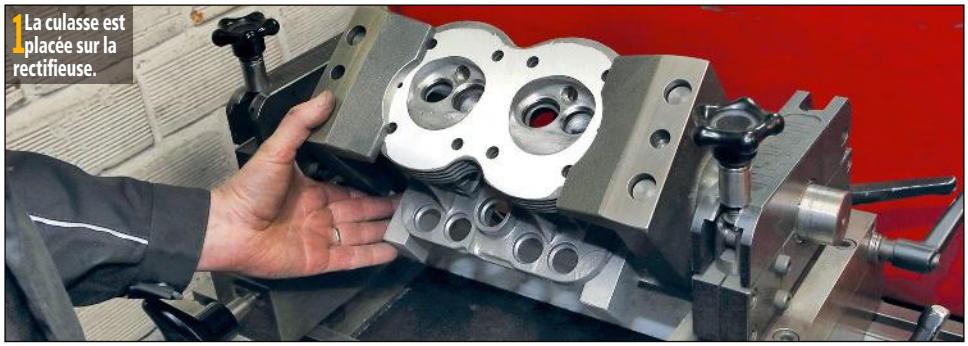
11 Dés le début, on voit que les bords ne sont même pas effleurés par la rectifieuse.



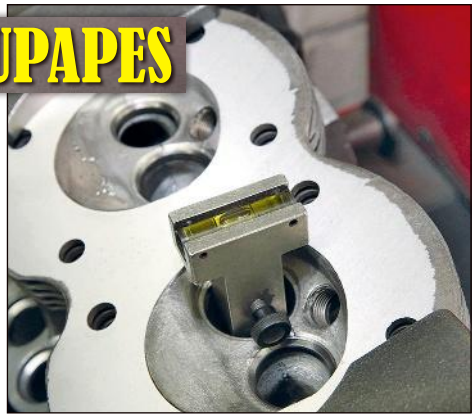
12 Le résultat du premier passage n'est pas totalement satisfaisant. Il faudrait au minimum que la partie usinée englobe les fixations des cylindres, ce qui n'est pas le cas en bas, au centre et en haut à droite. Deuxième passage obligatoire.

13 Le second passage a grandement amélioré le résultat. Maintenant, notre plan de joint est nickel.

12 RECTIFICATION DES SIÈGES DE SOUPAPES



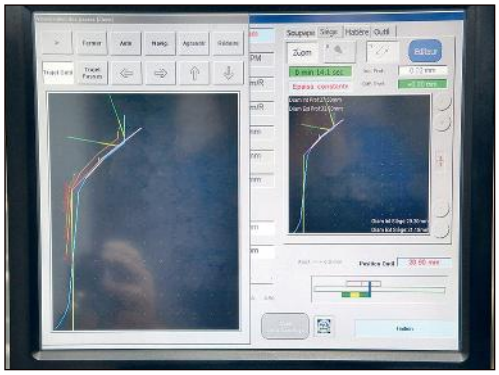
1 La culasse est placée sur la rectifieuse.



2 Martin s'assure que les sièges de soupapes sont bien horizontaux.

3 La vérification est bien entendu faite sur les deux axes.

4 Après avoir relevé les cotes, Martin peut lancer la rectification.



5 On vous passe les détails du réglage, mais le principe est le suivant : la machine va suivre un contour prédéfini et l'écran de contrôle va permettre de repérer ce qui est petit à petit usiné.

6 Pour la soupape d'échappement, le siège est fait, si l'on peut s'exprimer ainsi.

7 Puis c'est au tour de l'admission.

8 Après avoir inséré les soupapes, on vérifie l'étanchéité.

9 Tout est nickel. Notre culasse est prête à reprendre du service.

[A suivre]

DE RILHAC À LOHÉAC

Autrefois, les voitures s'endormaient souvent au fond d'une grange ou au bout d'un terrain après plusieurs décennies de service. Certaines, les plus chanceuses, comme cette Ford A corrézienne, ont ensuite bénéficié d'une seconde jeunesse après une restauration de fond en comble. Evoquons le parcours de cette auto de famille, effectuons un focus sur sa remise en état, puis disons deux mots sur son avenir. Cette Boulangère vient en effet de changer de mains, s'apprêtant désormais à rejoindre la collection du Manoir de l'Automobile de Lohéac.

Texte **Hugues Chaussin** - Photos **Daniel Mainguet et H.C.**

Janvier 1929, province du Limousin. Un habitant de la région prend possession d'une Ford Model A flambant neuve auprès d'un agent de la marque. On imagine qu'il l'a fait carrosser en boulangère par une maison spécialisée telle qu'on en trouvait alors partout en France, puis qu'il l'a utilisée une dizaine d'années à des fins professionnelles avant de la céder, en 1940, à Emile Dajean, un propriétaire terrien demeurant à quelques enjambées du bourg de Rilhac-Xaintrie, en Corrèze. Emile Dajean est un touche-à-tout, un homme de talent, excellent technicien, pour qui chaque problème a une solution. Il est estimé dans la région, on peut même affirmer qu'il fait partie des notabilités du secteur. Qu'il détienne l'une des rares automobiles circulant dans le canton n'a donc rien de surprenant.

L'auto dont nous parlons, vous l'avez sous les yeux. A quelques détails près, vous la découvrez telle qu'elle se présentait alors qu'Emile Dajean conduisait ses enfants, ses neveux et nièces puis ses petits-enfants jusqu'à l'église pour aller à la messe, ou jusqu'à l'école les jours de semaine. Ces générations de bambins gardent aujourd'hui le souvenir intact de cette voiture, à peine enjolivé par la nostalgie du temps passé. S'il paraît vraisemblable que l'auto a été carrossée au début de son existence, elle aurait également pu l'être ultérieurement. Ce genre d'opération se faisait couramment avant et juste après la Seconde Guerre mondiale afin de satisfaire à un nouvel usage. A cette époque, on ne changeait pas de voiture, de chemise, moins encore de chaussures pour un caprice, comme on le fait désormais dans la société d'hyperconsommation qui est la nôtre. On rapiéçait, on retouchait, on recarrossait afin de prolonger la vie de ces objets avant tout considérés pour leur utilité. C'est à partir de juillet 1942 que ces transformations furent les plus nombreuses, puisqu'à compter de cette date, seuls les véhicules de l'armée et de secours, les compagnies de bus, les artisans et les agriculteurs bénéficiaient de bons de rationnement en carburant. Tous les autres devaient dès lors rester au garage. En conséquence, un nombre incalculable de conduites intérieures furent reconverties en camionnettes, dans chaque village de France. Est-ce le sort qui a été réservé à la Ford A de Rilhac? Sans

Quand il a ôté les morceaux de plancher afin d'accéder à la boîte de vitesses, Daniel n'y connaissait strictement rien en mécanique. Il s'apprêtait à tout découvrir sur le tas.

Derrière, il a mis à jour l'arbre de transmission, mais a également pris la mesure du degré de délabrement des boiseries.

Nous sommes au milieu du châssis. Daniel découvre le palier central d'arbre de transmission ainsi que le bac à batterie. La ferraille de l'époque était épaisse et la rouille n'a pas tout dévoré.

Le pont arrière et ses trompettes, ainsi que les tirants obliques: ça rouille ma poule !

Le démontage du ressort semi-elliptique et des tambours de freins s'annonce fastidieux pour cause d'écrous soudés par la corrosion. Un grand classique.

Lorsque l'auto a été récupérée par la famille, elle n'était plus en très bon état. Démontage complet obligatoire !

Daniel a choisi de commencer par retirer la mécanique. Sur ces autos, cette opération ne présente pas de grandes difficultés.

La curiosité a poussé Daniel à ouvrir le carter supérieur de boîte. Rien ne semble cassé à l'intérieur.

Afin de sortir le moteur confortablement, tous les éléments de carrosserie avant ont été démontés.

Daniel est allé acheter une chèvre, puis a encordé le moteur avant de le déposer.

A peine posé au sol, le bloc est déculassé.

Le gros du démontage a ensuite consisté à séparer la caisse du châssis.

Posée sur quatre chandelles, la caisse attend son heure sous le tunnel installé dans un coin du jardin. Devant, le pont révisé et ses tirants repeints sont prêts à être remontés. Remarquez les pneus neufs.

Une fois le châssis restauré, Daniel remonte l'ensemble moteur/boîte révisé, ainsi que l'auvent sur lequel prennent place de nombreux composants indissociables de la mécanique.

doute pas, mais il était important de rappeler que ces réalisations étaient très fréquentes. Réimmatriculé en 1954 selon le nouveau système, le véhicule a été, peu après, remisé dans un abri de fortune suite à une panne et son remplacement probable

But de la manœuvre: remettre le châssis sur ses roues avant d'entreprendre les travaux de carrosserie.

Le moteur a été minutieusement remonté avec des pièces neuves venues directement des Etats-Unis.

Seule opération que Daniel n'a pas lui-même pris en charge : la peinture de véhicule, ici en apprêt, qui a été confiée à un professionnel.

Le faisceau électrique est simple sur les autos d'avant-guerre. Toutefois, mieux vaut s'appuyer sur un schéma, comme a eu la sagesse de le faire Daniel.

La pile de factures que Daniel a conservée témoigne du travail réalisé et des frais engagés. Pour une voiture de famille, on choisit souvent de ne pas compter…

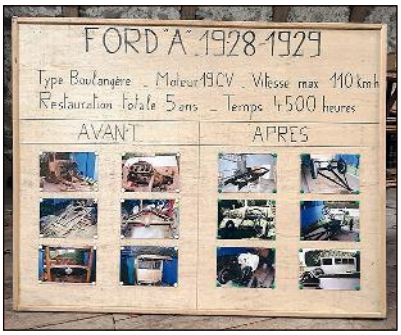
Ensuite, Daniel se remet au démontage de l'intérieur en s'occupant de la direction et des différents instruments.

par un modèle plus récent. Après le décès d'Emile Dajean, en 1972, la Ford A est revenue à sa fille, une personne qui, en plus de n'avoir pas le permis, n'avait que faire de cette vieille auto. Abandonnée à son triste sort sous un toit de plus en plus vétuste, la voiture de famille a finalement été volée en 1974. Seuls la carte grise et les deux phares, mis de côté, échappèrent aux ravisseurs. Il aura fallu 20 ans pour que l'arrière-petit-fils d'Emile Dajean remette la main dessus dans des circonstances pour le moins rocambolesques.

Nous étions en 1994 et Jean-Pierre Mainguet, puisque c'est de lui dont il s'agit, est de nouveau parvenu à réunir la carte grise et la voiture. En signe de reconnaissance, l'héritière du véhicule a alors décidé d'en faire don à son petit-fils Jean-Pierre.

Dès lors, décision a été prise de la remettre en état, non pas par passion, mais parce qu'il s'agissait d'un objet ayant marqué plusieurs générations de la même famille. C'est Daniel Mainguet qui a entrepris la restauration en 1995. Père de Jean-Pierre et époux de celle qui, petite fille, se faisait promener à l'arrière du véhicule, il se définit comme un « homme de défis techniques et sportifs ». Face à ce véhicule en grande partie délabré, sans aucune connaissance particulière dans le domaine, il a décidé de se « documenter, d'apprendre la soudure, d'étudier le fonctionnement des différents organes mécaniques et de maîtriser les techniques indispensables à une restauration », avant de se lancer dans un chantier qui durera cinq années. Ce qui lui a pris le plus de temps, « c'est la tôlerie et l'apprentissage du MIG. J'ai fait plusieurs milliers de points et, à force de persévérance, je suis parvenu à savoir souder correctement. La seule chose à laquelle je n'ai pas voulu toucher, c'est à la peinture. Je l'ai confiée à un professionnel », précise-t-il encore. Voilà maintenant 20 ans que le véhicule a repris la route et Jean-Pierre a préféré s'en défaire faute d'avoir suffisamment d'occasions de s'en servir. Il a chargé son père Daniel de trouver une pension pour cette enfant chérie. La suite, ce dernier nous l'explique : « J'ai appris que Michel Hommell possédait un musée en Bretagne. Pour mon fils et moi, savoir cette voiture dans un musée était une espèce d'aboutissement. Nous sommes entrés en contact avec monsieur Hommell, puis l'affaire s'est conclue tout naturellement. » Cette auto a passé les 90 premières années de son existence à la campagne, elle s'en va désormais rejoindre un musée établi en milieu rural, non plus à Rilhac en Corrèze, mais à Lohéac en Bretagne. Il y a une vraie cohérence dans tout cela. On pourrait même dire qu'il n'y a pas de hasard, juste une belle continuité. Ainsi débute la nouvelle vie de cette très sympathique Ford Model A. Une auto chargée d'histoire que vous pourrez bientôt découvrir au Manoir de l'Automobile de Lohéac. ■

Ces mécaniques anciennes, comme ici un demi-train avant, sont tellement simples et solides que leur remise en état est assez facile. Surtout sur les américaines, des autos pour lesquelles toutes les pièces se trouvent à prix raisonnables.



Une fois l'auto terminée, Daniel a réalisé ce panneau résumant les 4500 heures de travaux qui ont été nécessaires à la restauration.

Comme une relique, ce phare rescapé en mauvais état a été conservé.

Voici la deuxième immatriculation de la Ford A, délivrée en 1954.

Daniel Mainguet et Michel Hommell scellent la vente du véhicule. Bientôt, celui-ci viendra s'ajouter aux 400 voitures exposées à Lohéac.

Michel Hommell, Daniel Mainguet et son épouse posent pour la photo souvenir. "Leur" Ford A va prendre la route pour de nouvelles aventures.

Nouvelle et dernière "sortie de grange" pour la Ford A Boulangère avant son rapatriement en Bretagne.

LA VOITURE DE MON ENFANCE [2]

Après avoir restauré la carrosserie et remis en route le moteur de la 504 ayant appartenu à son père, Didier pensait avoir fait le plus difficile. Mais dès les premières sorties, des soucis à répétition lui ont démontré que ce n'était visiblement pas le cas. La suite sera assez différente de ce qu'il avait envisagé. C'est lui qui nous la raconte.

Texte et photos **Didier Menu**

Dans le précédent épisode (*Gazoline* 268), nous avions laissé l'auto au soir de sa première sortie, durant le printemps 2014, à l'occasion d'un rassemblement à l'usine PSA de Trémery. Certes la Peugeot avait eu du succès, certes elle roulait, mais de mon côté, à mesure que les balades se succédaient, je commençais à avoir des doutes. Le moteur ne prenait pas assez de tours, en tout cas anormalement, et de temps à autre, la voiture s'arrêtait. Comme expliqué précédemment, j'ai d'abord mis ce souci sur le compte du réservoir que je n'avais pas changé. Pensant que c'était l'alimentation d'essence qui posait problème, j'avais donc décidé de le remplacer et de vérifier tout le circuit. Sans dire que les choses se sont vraiment améliorées, j'ai continué à rouler avec la voiture. Mais lors d'une promenade, en juin 2015, après un grand "claquement", le moteur se bloque. Les deux roues arrière laissent deux belles traînées noires sur le bitume, signe que la boîte a été brutalement immobilisée. J'appelle mon assistance et l'auto est rapatriée sur le plateau du dépanneur. Je dois avouer qu'à ce moment-là, je prends un bon coup au moral: moi qui croyais en avoir presque fini avec les travaux, je récupère une bonne dose de boulot car, bien entendu, il est inconcevable d'abandonner maintenant.

Le temps de retrouver un peu de courage et, dans le mois qui suit, le moteur est sorti. Je commence par démonter le carter d'huile, mais de ce côté, il n'y a pas grand-chose à voir. Je continue en déculassant le bloc. Et là, c'est le verdict: la soupape d'admission du premier cylindre est carrément rentrée dans le piston! Il est clair que cela ne pouvait plus fonctionner. Bien sûr, on m'avait bien dit que j'avais une soupape fainéante, mais en ajoutant "ne t'inquiète pas, ça remonte toujours". Eh bien là non: elle n'est pas remontée. En analysant la situation, j'en viens à me dire qu'à toute chose, malheur est bon. En effet, en rentrant dans le piston, la soupape a fait coin et bloqué le moteur. Si elle avait cassé alors que le piston était en position basse, j'imagine que les dégâts se seraient révélés beaucoup plus importants.

De fait, la fin de l'année 2015 sera consacrée à démonter, numéroter et repérer chaque élément retiré pour qu'au remontage, il soit remis à la même place. Une fois tout déposé, on attaque la restauration: après avoir fait déglacer les chemises, j'avoue que j'ai un peu galéré pour déterminer leur cote de dépassement et arriver à rester dans la tolérance de 0,15 mm. Segments et joint de culasse sont bien entendu changés, un outil maison ayant même été confectionné pour centrer ce dernier (la culasse se remontant avec ses rampes d'arbre à cames, il fallait adapter). Lors du rodage

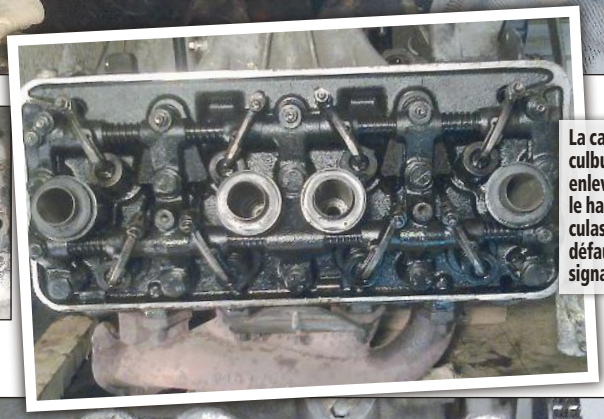
Si les premières sorties avaient été "valorisantes", l'auto recevant un superbe accueil, elles n'étaient pas pour autant rassurantes.

Ce qui se confirma quelque temps plus tard, lorsque le moteur se bloqua. Allô la dépanneuse ?

Pas le choix : cette fois, il faut sortir le moteur. Mon père vient me prêter main forte (qui a dit "c'est normal, c'était sa voiture ?").

Le démontage de l'allumeur ne met en lumière aucune anomalie.

Dépose du carter et de la pompe à huile. RAS de ce côté-là également.



La cache-culbuteurs est enlevé. Sur le haut de la culasse, aucun défaut n'est à signaler.

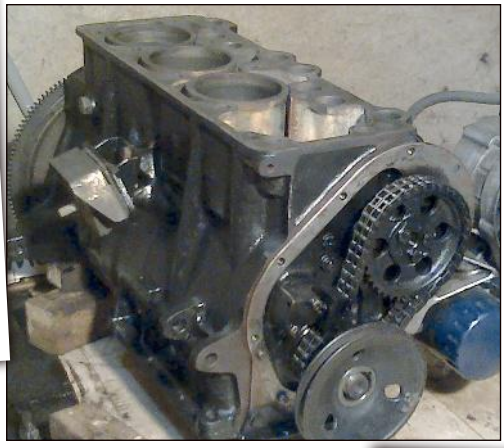
On voit que la pompe à eau est bien fatiguée : le liquide de refroidissement a rongé l'aluminium du corps de pompe.

Voici la cause du blocage : la soupape est venue se ficher dans le piston n°1 et elle l'a complètement éclaté. Ça n'est pas beau à voir !

Une fois le cylindre n°1 démonté, le moteur retrouve sa liberté de rotation sans point dur : conclusion, seul le cylindre 1 a eu un problème.

L'ensemble chemise-piston n°1 est sorti. La chemise n'a pas de marque d'usure ni de souci lié au choc. Cela me sera utile.

Ce kit chemise-piston neuf est destiné à remplacer l'ensemble n°1. Hélas, la chemise n'est pas la bonne (trop longue). Je devrai donc remettre l'ancienne.



On en profite pour appliquer sur le bloc une peinture haute température. La distribution n'a pas été démontée.

On voit nettement la soupape d'admission manquante (celle plantée dans le piston). Après réparation, un blanchiment du plan de joint de la culasse s'impose.

L'ensemble des éléments démontés est repéré et stocké dans des bacs par sous-ensembles.

Soupape, segments et joint de culasse neufs. On va pouvoir remonter.

La soupape toute neuve s'apprête à retrouver sa place.

La soupape neuve est rodée. Les autres le seront également.

Présentation du joint de culasse neuf avant installation de l'ensemble.

La culasse se remonte avec ses lignes d'arbre à cames (il faudra comprimer les ressorts de soupapes en ayant pris soin de bien repousser toutes les tiges de culbuteurs). Un outil spécial "maison" sera réalisé pour centrer le tout.

Utilisation des centreurs sur les trous de vis extérieurs. On devra au préalable remonter les arbres à cames avant de plaquer la culasse.

La culasse et l'allumeur sont remis en place. Il manque le carter de distribution qui sera repeint et aura droit à un joint neuf.

de soupapes et du test d'étanchéité qui suit, on s'aperçoit que le troisième cylindre n'est pas top. Il a donc droit à un second passage. Avant de remonter l'ensemble, je me fais un petit plaisir en offrant une nouvelle peinture au bloc-moteur et au carter d'huile. La pompe à eau ainsi que toutes les durits sont également remplacées et le seuil de déclenchement du ventilateur réglé. On termine par un réglage des culbuteurs "aux petits oignons" et, au printemps suivant, le bloc est prêt à retrouver la caisse. Dans l'intervalle, le compartiment moteur a eu droit à une vraie nouvelle peinture et il est cette fois irréprochable.

Hélas, le remontage du moteur, qui n'aurait dû être qu'une formalité, se révèle encore une fois plus compliqué que prévu. En fait, alors qu'il semble presque en position, on s'aperçoit qu'il manque 15 mm pour qu'il reprenne sa place. La cause est vite trouvée : le maître-cylindre d'embrayage s'est bloqué complètement ouvert. Il nous faudra un après-midi de bataille pour positionner un nouveau maître-cylindre avant de pouvoir, quelques week-ends plus tard, remonter le bloc sur l'auto. Mais les galères ne sont pas terminées pour autant. En effet, pour rebrancher le radiateur de chauffage, il faut déposer tout le tableau de bord car il est impossible de passer les clés entre le tablier et l'extrémité des durits. Toutes ces opérations s'achèvent par un réglage de l'allumage. Or, l'allumeur est décalé d'un demi-tour. On arrive à le régler quand même, mais il n'y a plus beaucoup de place pour mettre les brides de verrouillage de la tête. Néanmoins, ça marche bien ainsi. En juin 2016, le moteur ronronne à nouveau comme un beau gros chat. Le moral est au beau fixe. Sauf qu'étant un peu perfectionniste, je trouve que finalement, l'aspect général n'est pas à la hauteur du travail effectué. Je décide donc de redéposer un voile de peinture complet et j'en profite pour améliorer quelques zones à reprendre. Courant 2017, on refait l'ensemble de la préparation et, pour l'occasion, je transforme un garage en cabine de peinture, conservant ainsi l'idée générale que la restauration n'aura fait appel à aucun professionnel. Milieu 2018, la voiture est splendide grâce à ce rafraîchissement. Je termine cette remise en beauté par les jantes qui auront droit à un lustrage des zones usinées suivi de deux couches de doré et deux couches de vernis.

Pour finir, une monte pneumatique moderne améliore grandement la tenue de cap en ligne droite et en virage alors que sous le capot, un allumage électronique a permis de bien stabiliser le ralenti tout en favorisant les reprises à bas régime. Depuis, y compris en période hivernale, ma 504 sort toutes les semaines et, à la belle saison, je participe aux manifestations de la région du lac de Madine et même, cette année, au Tour de Meuse. ■

Moteur refait dans un compartiment repeint : tout de suite, on se dit que ça va rouler mieux.

Test d'étanchéité des chambres avec du gasoil après rodage.. On voit que le troisième cylindre est vide : il y aura un nouveau rodage.

Le moteur avec ses éléments restaurés est désormais complètement remonté.

Sauf qu'avant cela, afin de la rendre la plus parfaite possible, l'auto sera de nouveau peinte. Les ouvrants sont donc encore une fois démontés.

Dernière opération : le bloc retrouve sa place dans le compartiment. La 504 va pouvoir reprendre la route.

UN AN D'ABONNEMENT À GAZOLINE POUR DIDIER

Faites comme Didier. Envoyez-nous vos plus belles photos d'aventures en anciennes ou de restauration de votre auto, accompagnées d'un texte retraçant votre propre épopée, et vous pourrez vous aussi gagner un abonnement d'un an à *Gazoline*.

Au final, l'auto est nickel et, surtout, elle roule parfaitement.

BONNES Adresses

PIÈCES MOTEUR

CPS Srl, Via Sandro Pertini N6, 10073 Cirié (Italie). T. 0039 011 922 03 58. F. 0039 011 922 40 23. cps@pistonispeciali.com. *http://www.pistonispeciali.com*. Les frères Tomaso et Fabio De Fazzio ont repris, en mai 2009, l'entreprise fondée par M. Zappia et dans laquelle ils travaillaient. Leur savoir-faire dans le domaine du piston forgé est réputé à travers le monde. Pas étonnant que tous ceux qui se lancent dans la compétition ou souhaitent disposer de pistons de haute qualité fassent appel à leurs compétences. Chez eux, on part d'une ébauche pour fabriquer, sur commande, les pistons, des plus simples aux plus élaborés, leur nouvelle fraiseuse cinq axes permettant de réaliser avec une précision chirurgicale les poches dans les têtes de pistons, quelle que soit leur inclinaison, ou de creuser les chambres de combustion les plus sophistiquées. Le tout pour un prix (dégressif en fonction de la quantité de un à… mille!) et des délais tout à fait corrects. Cerise sur le gâteau, Francesca parle un impeccable français et vous répond, aussi bien par mail que par téléphone, avec une compétence technique qui explique également le succès de cette entreprise. Important: pour passer commande, donnez le diamètre du cylindre, c'est CPS qui calcule celui du piston en fonction du jeu de fonctionnement optimal.

REFABRICATION

POUR SIMCA 1200 S

Classic-Parechocs propose, en exclusivité, un ensemble de pare-chocs en inox polis pour les coupés Simca 1200 S. Celui-ci se compose d'un pare-chocs avant et d'un arrière, tous deux en trois parties. Les plaques de montage et tous les écrous et boulons nécessaires à l'assemblage et à leur installation sur la voiture sont également inclus. Comme tous les modèles Classic-Parechocs, les finitions sont faites à la main dans les ateliers du sud de la France et les éléments sont bien entendu garantis à vie. L'ensemble, disponible en stock, est commercialisé à 1340 euros.

Infos sur: www.classic-parechocs.fr

NOUVEAUTÉ

RENAISSANCE

Bret-Oil est une marque d'huile française née en 1939 à Issy-les-Moulineaux. Après avoir connu son heure de gloire dans les années 50-60 grâce à une huile graphitée résistant à des températures extrêmes, elle avait disparu. Deux passionnés la font revivre depuis quelques mois à travers toute une gamme entièrement originale dédiée aux motos et autos anciennes et sportives. On y trouve des huiles minérales de différentes viscosités, des semi-synthèse et des 100% synthèse. Des huiles de transmission (boîte et pont) sont également au catalogue, tout comme une gamme très complète de consommables d'atelier (nettoyants freins, dégrippants, graisses…).

Infos et commande sur: www.bretoil.com

VPC

TOUT POUR L'ATELIER

Spécialiste de la machine-outil et de l'équipement d'atelier de qualité, Opti-Machines présente le nouveau catalogue de la marque allemande Unicraft regroupant le parfait équipement pour la restauration de véhicules: chargeurs, tables élévatrices, cabines de sablage, grues d'atelier, lève-motos, crics roulants et hydrauliques, presses, etc. Une offre globale adaptée aux différentes tailles d'atelier et qui rend des machines professionnelles accessibles aux bricoleurs avertis. Vous pouvez demander le catalogue au 03 20 03 69 17 ou par email: contact@optimachines.com.

Infos sur: www.optimachines.com

SUR INTERNET

IMPORT US

Skillter est une jeune société fondée par un Français installé à Los Angeles qui, en plus de proposer des annonces de voitures récentes ou anciennes situées aux USA, peut s'occuper de les faire rapatrier en France. Avec plus de 90 000 véhicules en vente, dont une partie non négligeable d'anciennes américaines, européennes ou japonaises, la plate-forme offre un large choix avec des prix souvent attractifs par rapport à ce que l'on peut trouver ici. Initialement disponible sur Internet, l'appli Skillter est désormais accessible via votre smartphone.

A télécharger sur Google Play ou Apple Store.

GAZO TEST

APPROVED BY GAZOLINE — APPROUVÉ PAR

NETTOYANT SANS EAU "SPÉCIAL ÉTÉ" BELLES ANCIENNES

Si les nettoyants sans eau existent déjà dans le commerce, celui-ci est particulier car il peut être utilisé en plein soleil. Non seulement il nettoie et fait briller, mais en plus, il protège votre peinture en déposant un film hydrophobe qui va donner un effet déperlant empêchant la saleté d'accrocher. Ça, c'est pour la théorie.

Nous avons donc testé ce produit à maintes reprises et sur divers véhicules, histoire de juger de son efficacité. Le mode opératoire est simple: après avoir agité le flacon pour bien mélanger, on le pulvérise directement sur la partie de carrosserie à nettoyer en procédant "zone par zone". Ainsi, un pavillon de berline se fera en quatre fois, une malle arrière en deux fois. Avec une première microfibre ou, à la limite, un chiffon doux et propre, on essuie délicatement la saleté sans appuyer (pour ne pas rayer la peinture). Si une tache résiste, un petit coup de produit, un nouveau passage du chiffon en appuyant un peu plus (on a déjà enlevé la majorité des saletés) et le tour est joué. Ensuite, avec la seconde microfibre (deux sont fournies avec le flacon), on vient lustrer et faire briller la peinture en effectuant de grands mouvements circulaires. Et on doit bien l'avouer, le résultat est saisissant: en quelques minutes, non seulement la voiture est propre et sans traces, mais sous le doigt, la peinture est ultralisse, sans la moindre sensation de rugosité. Une tuerie!

Ce produit peut également être employé sur les plastiques extérieurs et même les vitres même si, pour ces dernières, on préférera un liquide pour les vitres classique histoire d'économiser le nettoyant sans eau. Seul petit regret: puisque ce produit a une vocation écologique, il pourrait être pertinent de le proposer en conditionnement plus important, permettant de recharger le vaporisateur d'origine. Il est vendu au tarif de 15 euros en vaporisateur de 500 ml (soit huit lavages complets environ) avec deux microfibres.

Infos sur: www.belles-anciennes.fr

Stéphane Guitard

Au fond : avant. Au premier plan : après. Le tout sous le soleil !

LA BOUTIQUE GAZOLINE

HORS-SÉRIES ▪ LIVRES ▪ IDÉES CADEAUX | AOÛT - SEPTEMBRE 2019

WWW.HOMMELL-MAGAZINES.COM/BOUTIQUEGAZOLINE

Parce que nous partageons la même passion de la voiture ancienne, le magazine Gazoline et moi-même avons décidé de vous faire profiter de produits utiles et exclusifs, ne les manquez pas !

Stéphane Guitard
Rédacteur en chef de Gazoline

APPROUVÉ PAR LA RÉDACTION

NOUVEAU

VOUS ÊTES GUIDÉS IMAGE PAR IMAGE !

Que vous ayez ou non le manuel de réparation en votre possession, vous pourrez, grâce aux conseils de Gazoline, démonter, analyser et restaurer en toute sécurité la boîte de vitesses de votre Peugeot 204, quelle que soit sa génération. Image par image, au travers de chapitres clairs suivant un cheminement logique (démontage, autopsie, préparation et remontage), nous allons vous guider tout au long de cette opération – finalement pas si compliquée – qui débutera par la séparation du moteur et de la boîte. Vous y trouverez également quelques conseils afin de fabriquer facilement des outils spécifiques fort utiles, ainsi que nos bonnes adresses pour trouver les pièces dont vous aurez besoin.

LE LIVRE 19€ SEULEMENT

RÉFECTION MOTEUR ET BOÎTE PEUGEOT 204, VOLUME 1 - LA BOÎTE DE VITESSES

218 x 285 mm, 88 p., dos carré, couverture souple. Collectif, éd. HB Publications.

RÉF. 2021081 - 19 €

RÉFECTION MOTEUR ET BOÎTE PEUGEOT 204, VOLUME 2 : LE MOTEUR

218 x 285 mm, 88 p., dos carré, couverture souple. Collectif, éd. HB Publications.

RÉF. 2021082 - 19 €

DESIGN EXCLUSIF !

20€ SEULEMENT

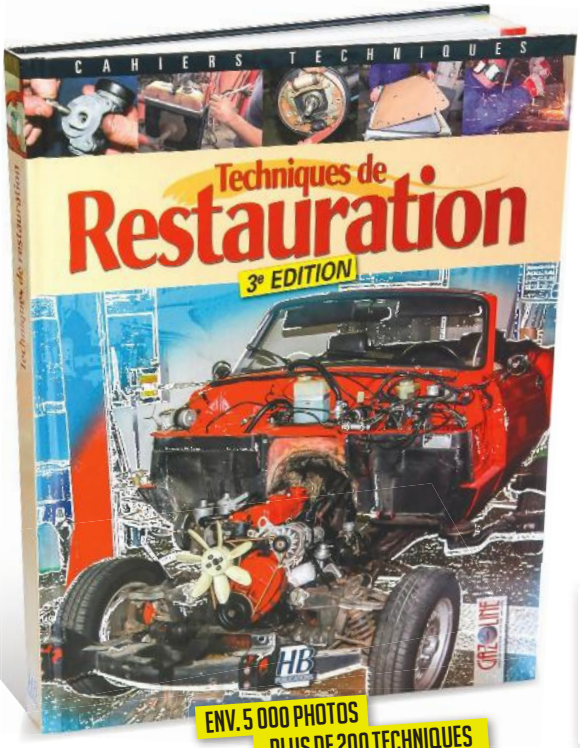
Confortable et décontracté, ce tee-shirt deviendra rapidement l'un de vos préférés. Avec son design exclusif créé pour Gazoline, le tee-shirt « Crit'Air » vous permettra d'exprimer votre personnalité avec humour !

TEE-SHIRT GAZOLINE

Matière : 85 % coton et 15 % viscose. Couleur gris chiné avec logo Gazoline imprimé sur la manche gauche. 4 tailles : M - L - XL - XXL.

EXISTE EN 4 TAILLES

TAILLE M : RÉF. 201PP0007 - 20 €
TAILLE L : RÉF. 201PP0002 - 20 €
TAILLE XL : RÉF. 201PP0005 - 20 €
TAILLE XXL : RÉF. 201PP0006 - 20 €



ENV. 5 000 PHOTOS
PLUS DE 200 TECHNIQUES

LA BIBLE DU RESTAURATEUR !

3e ÉDITION

Près de 5 000 photos, plus de 200 techniques mises en œuvre, des astuces à foison… Cette troisième édition de la Bible du restaurateur intègre de nouvelles techniques pour faciliter vos propres rénovations, s'ajoutant aux centaines de fiches pratiques déjà existantes, pour certaines remises à jour.

Grâce à elle, vous pourrez appliquer les méthodologies les plus banales comme les plus complexes. Chacune des techniques présentées est explicitée et abondamment illustrée pour vous assister, pas à pas, image par image, dans vos propres restaurations afin de les mener à bien. Sans douleur, ou presque.

TECHNIQUES DE RESTAURATION, 3e ÉDITION

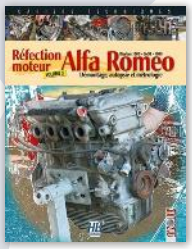
51€ SEULEMENT

225 x 293 mm, 324 p., env. 5 000 photos, dos carré cousu collé, couverture cartonnée. Collectif, éd. HB Publications.

RÉF. 2021076 - 51 €

Visuels non contractuels

SATISFAIT OU REMBOURSÉ | LIVRAISON À DOMICILE | VOUS POUVEZ ÉGALEMENT NOUS CONTACTER PAR TÉLÉPHONE AU 01 45 36 20 22 | VOTRE BON DE COMMANDE

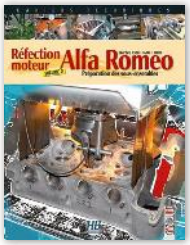


T1 RÉFECTION MOTEUR ALFA ROMEO 1300 - 1600 - 1800

56 p., 218 x 285 mm, 450 photos. Collectif, éd. HB Publications.

12€ RÉF. 2021069

Ce 1er volume est consacré au démontage, à l'autopsie des pièces et à la métrologie d'un biarbre Alfa Romeo.



T2 RÉFECTION MOTEUR ALFA ROMEO 1300 - 1600 - 1800

52 p., 218 x 285 mm, 514 photos. Collectif, éd. HB Publications.

12€ RÉF. 2021072

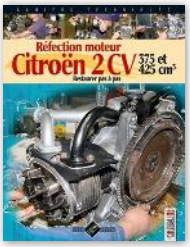
Ce tome 2 moteur aborde la préparation des sous-ensembles (vilebrequin, ligne d'arbre, chemises...).

T3 RÉFECTION MOTEUR ALFA ROMEO 1300 - 1600 - 1800

48 p., 218 x 285 mm, 491 photos. Collectif, éd. HB Publications.

12€ RÉF. 2021074

Dernière étape : le remontage et les réglages pour optimiser le bi-arbre.

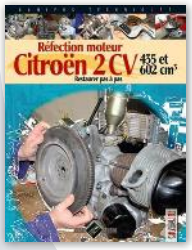


RÉFECTION MOTEUR CITROËN 2 CV 375 ET 425 CM³

90 p., 218 x 285 mm, 1000 photos. Collectif, éd. HB Publications.

29€ RÉF. 2021042

La réfection d'un moteur bicylindre Citroën 2 CV de première génération.



RÉFECTION MOTEUR CITROËN 2 CV 435 ET 602 CM³

90 p., 218 x 285 mm, 1000 photos. Collectif, éd. HB Publications.

29€ RÉF. 2021044

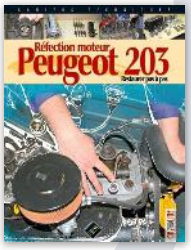
La rénovation de la 2e génération du bicylindre Citroën 2 CV.

RÉFECTION MOTEUR ET BOÎTE PANHARD

116 p., 218 x 285 mm, 1140 photos. Collectif, éd. HB Publications.

29€ RÉF. 2021025

La réfection d'un moteur et d'une boîte de vitesses Panhard, par l'équipe de Gazoline.

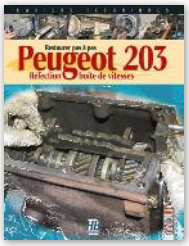


RÉFECTION MOTEUR PEUGEOT 203

132 p., 218 x 285 mm, 1275 photos. Collectif, éd. HB Publications.

29€ RÉF. 2021026

Le reconditionnement d'un moteur de 203, applicable à la 403.

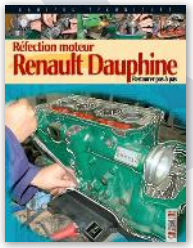


RÉFECTION D'UNE BOÎTE DE VITESSES PEUGEOT 203

48 p., 218 x 285 mm, 480 photos. Collectif, éd. HB Publications.

18€ RÉF. 2021073

Véritable méthodologie de rénovation complète. Pas à pas, en apportant un soin tout particulier aux réglages.

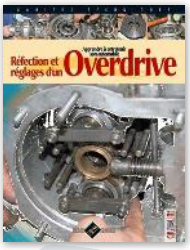


RÉFECTION MOTEUR RENAULT DAUPHINE

108 p., 218 x 285 mm, 1090 photos. Collectif, éd. HB Publications.

29€ RÉF. 2021027

Réfection du bloc Boulogne trois paliers des 4 CV, Dauphine, Floride...



RÉFECTION ET RÉGLAGES D'UN OVERDRIVE

52 p., 218 x 285 mm, 410 photos. Collectif, éd. HB Publications.

18€ RÉF. 2021017

Rénovation d'un overdrive et astuces pour affiner les réglages.

RÉNOVATION D'UNE PLATE-FORME DE RENAULT 4

104 p., 218 x 285 mm, 1052 photos. Collectif, éd. HB Publications.

29€ RÉF. 2021067

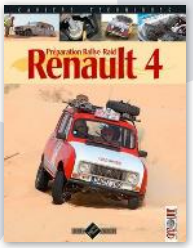
La plate-forme étant refabriquée, l'échange se fait sans grand problème. Incluse, la remise en état des trains roulants, suspensions et freins.

RÉFECTION ET RÉGLAGES D'UNE BOÎTE RENAULT 4

48 p., 218 x 285 mm, 500 photos. Collectif, éd. HB Publications.

18€ RÉF. 2021064

La réfection d'une boîte de vitesses dite « carrée » pour toutes Renault 4 et 6 TL à partir d'octobre 1973.

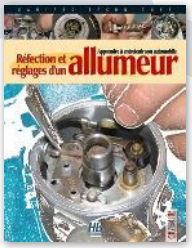


PRÉPARATION RALLYE-RAID RENAULT 4

44 p., 218 x 285 mm, 277 photos. Collectif, éd. HB Publications.

18€ RÉF. 2021041

Intérieur, extérieur, mécanique, confort, un guide des améliorations pour affronter presque tous les chemins.

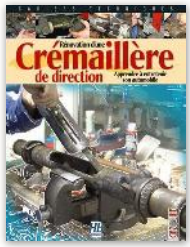


RÉFECTION ET RÉGLAGES D'UN ALLUMEUR

44 p., 218 x 285 mm, 600 photos. Collectif, éd. HB Publications.

14€ RÉF. 2021029

Réfection d'un allumeur, montage et calage après passage au banc.

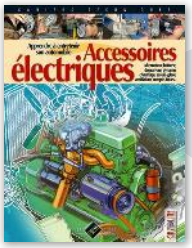


RÉNOVATION D'UNE CRÉMAILLÈRE DE DIRECTION

60 p., 218 x 285 mm, 645 photos. Collectif, éd. HB Publications.

18€ RÉF. 2021070

Rénovation d'une crémaillère de direction sur divers modèles (2 CV, Panhard, 203, R4 et Spitfire).

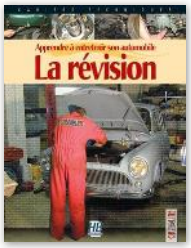


ACCESSOIRES ÉLECTRIQUES

52 p., 218 x 285 mm, 542 photos. Collectif, éd. HB Publications.

18€ RÉF. 2021016

14 fiches pour rénover un alternateur, une dynamo, un démarreur, ajouter un mano de pression d'huile...

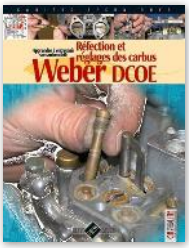


LA RÉVISION

52 p., 218 x 285 mm, 440 photos. Collectif, éd. HB Publications.

18€ RÉF. 2021015

En 19 grandes étapes, toutes les phases à respecter pour une révision dans les règles de l'art.

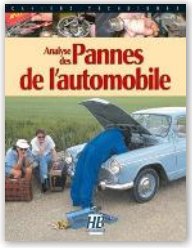


RÉFECTION ET RÉGLAGES DES CARBUS WEBER DCOE

44 p., 218 x 285 mm, 450 photos. Collectif, éd. HB Publications.

14€ RÉF. 2021030

La rénovation, synchronisation et réglages des carbus Weber. Avec en prime le tableau d'affectation des DCOE.



ANALYSE DES PANNES DE L'AUTOMOBILE

36 p., 218 x 285 mm, 50 photos. Collectif, éd. HB Publications.

9,90€ RÉF. 2021018

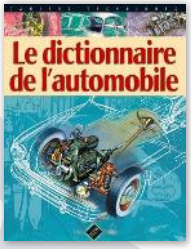
Déterminer l'origine d'une panne devient un jeu d'enfants avec ce guide didactique.

RÉNOVATION D'UNE POMPE D'INJECTION INDIRECTE KUGELFISCHER

60 p., 218 x 285 mm, 580 photos. Collectif, éd. HB Publications.

18€ RÉF. 2021065

Remise en état de la pompe d'injection mécanique montée sur 404, 504...

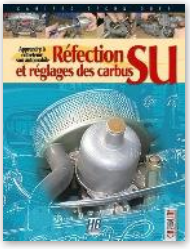


LE DICTIONNAIRE DE L'AUTOMOBILE

84 p., 218 x 285 mm, 273 photos. Collectif, éd. HB Publications.

18€ RÉF. 2021010

Tous les termes techniques décortiqués : carrosserie, freinage, moteur, transmission, direction...



RÉFECTION ET RÉGLAGES DE CARBUS SU

36 p., 218 x 285 mm, 330 photos. Collectif, éd. HB Publications.

9,90€ RÉF. 2021019

La procédure de rénovation de carbus SU, applicable aux modèles produits jusqu'aux années 80.

Visuels non contractuels

RESTAURATION D'UNE TRIUMPH - UNE RÉNOVATION EN PROFONDEUR

Pas à pas, la restauration d'une Triumph Spitfire 1500 FH, le plus abordable des cabriolets britanniques. Au fil des différents volumes, tous les sous-ensembles subiront une rénovation en profondeur, expliquée avec tellement de détails que vous pourrez la suivre quasiment les yeux fermés. La méthodologie développée s'adapte parfaitement à tous les autres modèles de Spitfire, les divergences se jouant essentiellement sur les réglages donnés par les manuels de réparation d'époque ou leurs reproductions actuelles. Collectif, 215 x 285 mm, dos carré, couverture souple.

12€ LE VOLUME SEULEMENT

DES GUIDES PAS À PAS

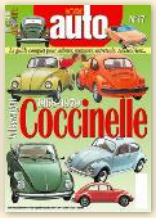
- V1 RÉF. 2021060 - Achat et séparation de la caisse du châssis.
- V2 RÉF. 2021061 - Déshabillage, réparations et peinture du châssis.
- V3 RÉF. 2021063 - Réfection du pont.
- V4 RÉF. 2021066 - Démontage et montage du train AR.
- V5 RÉF. 2021068 - Réfection de la boîte de vitesses.
- V6 RÉF. 2021071 - Démontage et montage du train AV.
- V7 RÉF. 2021075 - Électricité.
- V8 RÉF. 2021077 - Démontage moteur. Autopsie et préparation des pièces moteur.
- V9 RÉF. 2021078 - Montage moteur.
- V10 RÉF. 2021079 - Accouplement châssis-coque - Remontage.

COLLECTION VOTRE AUTO

Des guides complets pour acheter, restaurer, entretenir et améliorer votre auto.

LES ÉDITIONS ORIGINALES

N° 13 ▪ Panhard 24
RÉF. 2040013


N° 17 ▪ Coccinelle 1968 - 1979
RÉF. 2040017

N° 24 ▪ Renault 4 CV 1947-1953
RÉF. 2040024

N° 26 ▪ Peugeot 504
RÉF. 2040026

12€ LE VOLUME SEULEMENT

N° 27 ▪ Alpine A110
RÉF. 2040027

N° 30 ▪ Méhari
RÉF. 2040030

N° 31 ▪ Peugeot 203
RÉF. 2040031

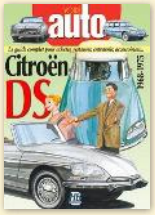
N° 37 ▪ Renault 4 1962 - 1970
RÉF. 2040037

LES RÉÉDITIONS

N° R1 ▪ Citroën 2 CV 1948-1960
RÉF. 2021045

N° R2 ▪ Citroën 2 CV 1961 - 1990
RÉF. 2021046

N° R3 ▪ Fiat 500 1957 - 1975
RÉF. 2021047


N° R5 ▪ Citroën DS 1968 - 1975
RÉF. 2021051

15€ LE VOLUME SEULEMENT

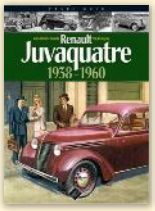
N° R6 ▪ Peugeot 204/304 1960 - 1973
RÉF. 2021054

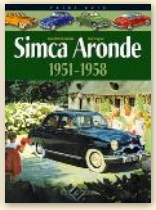
N° R7 ▪ Peugeot 404 1960 - 1973
RÉF. 2021056

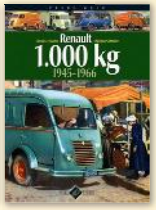
N° R40 ▪ Renault 4 1971 - 1993
RÉF. 2021083

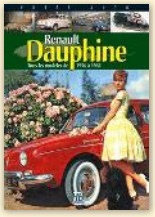
N° R9 ▪ Citroën DS 1956 - 1967
RÉF. 2021059

LES NOUVELLES ÉDITIONS

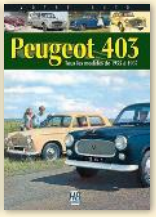

N° N1 ▪ Renault Juvaquatre
RÉF. 2021013

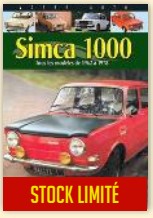

N° N2 ▪ Simca Aronde
RÉF. 2021009

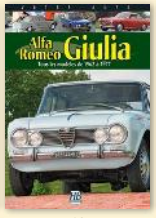

N° N3 ▪ Renault 1 000 kg
RÉF. 2021012

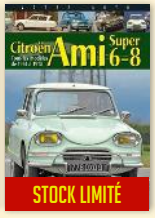

N° N4 ▪ Renault Dauphine
RÉF. 2021049

18€ LE VOLUME SEULEMENT


N° N5 ▪ Peugeot 403
RÉF. 2021052


STOCK LIMITÉ
N° N6 ▪ Simca 1000
RÉF. 2021055


N° N7 ▪ Alfa Romeo Giulia
RÉF. 2021058


STOCK LIMITÉ
N° N8 ▪ Citroën Ami6 Super 6-8
RÉF. 2021062

Retrouvez la collection complète sur **www.hommell-magazines.com/boutiquegazoline**

SATISFAIT OU REMBOURSÉ | LIVRAISON À DOMICILE | VOUS POUVEZ ÉGALEMENT NOUS CONTACTER PAR TÉLÉPHONE AU 01 45 36 20 22 | VOTRE BON DE COMMANDE

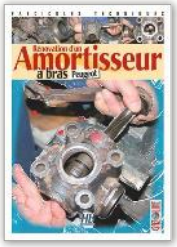
LES FASCICULES TECHNIQUES

DÉPOSE ET POSE D'UN PAVILLON DE DS

28 p., 210 x 297 mm, 249 photos. Collectif, éd. HB Publications.

6,50 € RÉF. 2021043

Une procédure qui s'applique aux DS et ID antérieures à septembre 1971 (pavillons vissés).



RÉNOVATION D'UN AMORTISSEUR À BRAS PEUGEOT

24 p., 210 x 297 mm, 255 photos. Collectif, éd. HB Publications.

6,50 € RÉF. 2021035

Une méthodologie qui ne nécessite aucun outil spécial et aisément reproductible.

RÉNOVATION ET CALAGE D'UNE MAGNÉTO

20 p., 210 x 297 mm, 131 photos. Collectif, éd. HB Publications.

6,50 € RÉF. 2021033

Une procédure expliquée dans les moindres détails pour mieux comprendre ce type d'allumage.

UN BEST-SELLER

COMMENT BIEN ACHETER UNE VOITURE ANCIENNE ?

28 p., 210 x 297 mm, 79 photos. Collectif, éd. HB Publications.

6,50 € RÉF. 2021050

Tous les pièges à éviter, les check-up administratifs, techniques et routiers et un original système de notation pour évaluer l'auto que vous convoitez.

RÉNOVATION D'UN BOÎTIER DE DIRECTION

16 p., 210 x 297 mm, 163 photos. Collectif, éd. HB Publications.

6,50 € RÉF. 2021036

Pas à pas, une méthode simple et efficace pour remplacer roulements et joints spi.

RÉNOVATION D'UNE CRÉMAILLÈRE DE PEUGEOT 203

20 p., 210 x 297 mm, 217 photos. Collectif, éd. HB Publications.

6,50 € RÉF. 2021034

Pas à pas, une méthode sans faille pour procéder vous-même à cette opération.

PENSE PAS BÊTE MÉCANIQUE

20 p., 210 x 297 mm, 111 photos. Collectif, éd. HB Publications.

6,50 € RÉF. 2021040

Un indispensable document à ranger précieusement dans sa boîte à gants avant de partir en vacances.

Visuels non contractuels

L'ANNUAIRE LE PLUS RICHE EN ADRESSES DE PROFESSIONNELS

Près de 900 adresses pour dénicher la pièce détachée qui vous fait défaut, l'artisan capable de rénover votre sellerie ou de rebobiner votre magnéto, le carrossier qui saura redresser votre aile ou votre pare-chocs, l'électricien qui réglera votre problème de faisceau … Mais également les organismes sans qui vous ne pouvez pas rouler, et notamment la DRIRE de votre région, et les organisateurs de rallyes qui vous permettront de profiter pleinement de votre ancienne.

8e édition de l'annuaire le plus riche en adresses de professionnels qui travaillent pour faire vivre nos véhicules d'époque.

9€ SEULEMENT

ANNUAIRE DE LA VOITURE ANCIENNE 8e ÉDITION

Edition 2013. 124 pages. Format 148 x 210 mm. dos carré cousu collé.

RÉF. 2021080 - 9 €

BON DE COMMANDE BOUTIQUE GAZOLINE

BOUTIQGAZO

Comment commander

PAR INTERNET : www.hommell-magazines.com/boutiquegazoline

PAR TÉLÉPHONE : 01 45 36 20 22

PAR COURRIER : en renvoyant le bon de commande avec votre règlement, sous enveloppe affranchie à : **Gazoline - 60643 Chantilly Cedex**

RÉFÉRENCE	ARTICLE	QTÉ	PRIX À L'UNITÉ	TOTAL
2021076	*Exemple : Techniques de restauration, 3e édition*	*1*	*51,00 €*	*51,00 €*
			€	€
			€	€
			€	€
			€	€
			€	€
			€	€
2019999	**Offrez à votre collection de Gazoline un vrai coffret de rangement !**		**12 €**	€
			TOTAL DE MA COMMANDE	€

Je choisis mon mode de paiement

☐ Je règle par chèque bancaire ou postal à l'ordre de HB Publications

☐ Par carte bancaire dont voici le numéro :

Expire fin : Cryptogramme :

Date et signature obligatoires :

MA COMMANDE ATTEINT 50 € : je reçois **un cadeau surprise**

FRAIS D'ENVOI	
De 1 à 3 articles	☐ 7 €
À partir de 4 articles	☐ 10 €
À partir de 75 € de commande	OFFERTS
Ma commande atteint 50 €	☐
TOTAL À RÉGLER	€

Mes coordonnées

☐ Mme ☐ Mlle ☐ M. Nom :

Prénom :

Adresse :

Code postal : Ville :

Téléphone : **J'indique mon numéro de téléphone et mon mail pour le suivi de ma commande**

E-mail :

☐ J'accepte de bénéficier par email des offres spéciales proposées par les sociétés du groupe Hommell (SFEP, HB PUBLICATIONS, SENO, SEAL, MILLE MILES), SOTECA et SETC

☐ J'accepte de bénéficier par email des offres des partenaires sélectionnés par HB Publications (partenaires dans le domaine télévision, automobile, histoire, santé, sports et loisirs)

Cette offre non cumulable est valable 2 mois, dans la limite des stocks disponibles. Vous disposez d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception de votre commande en notifiant clairement votre décision à notre service VPC. Vous recevrez votre commande dans un délai de 3 semaines. Les délais de livraison sont des délais moyens et correspondent aux délais de traitement et à la livraison pour les articles à destination de la France Métropolitaine. La société HB Publications, située à : Les Ecluses - 28 quai Galliéni - 92150 Suresnes, est responsable de traitement et collecte des données afin de réaliser la commande. Vos données sont transmises aux sociétés en charge de la gestion de l'abonnement. Vos données sont conservées pendant 5 ans. Si vous ne fournissez pas l'ensemble des champs mentionnés ci-dessus, HB Publications ne pourra pas procéder à la commande. Vos données sont susceptibles d'être transférées pour des raisons techniques vers un pays hors UE avec un encadrement approprié. Vos données postales sont susceptibles d'être transmises à nos partenaires commerciaux. Si vous ne le souhaitez pas, cochez cette case : ☐. Vous êtes susceptible de faire l'objet d'étude de préférence. Vous pouvez exercer vos droits d'accès, de rectification, de limitation, de portabilité, d'opposition, d'effacement et définir vos directives post-mortem à l'adresse mail du délégué à la protection des données : dpo@hommell.com ou à l'adresse postale ci-dessus. SARL HB Publications RCS Nanterre 479 348 468.

REMPLACER UN PARE-BRISE [1]

Le thème a déjà été abordé dans* Gazoline*, mais vos questions étant assez nombreuses sur ce point, nous avons choisi de décrire à nouveau cette opération qui fait peur à beaucoup de collectionneurs, alors qu'avec un peu de doigté et de patience (ainsi que la complicité de copains, car il faut être au moins deux), elle peut être réalisée très simplement. Par rapport aux fois précédentes, nous avons compliqué un peu les choses en choisissant une auto plus moderne que Titine ou la 203, qui plus est dotée d'un pare-brise légèrement panoramique et d'un jonc aluminium. Vous allez voir, la nuance est de taille. On commence avec toute la préparation.

Texte **Stéphane Guitard** et **Philippe Sauvat** - Photos **Stéphane Guitard**

DÉMONTAGE DU PARE-BRISE

On change son pare-brise parce qu'il est cassé, mais aussi lorsqu'il est rayé ou qu'il a un (ou des) impact non réparable par injection de résine. A savoir que pour être réparable, un impact ne doit pas mesurer plus de 3 cm de diamètre (soit une pièce de deux euros), ni se trouver dans le champ de vision du conducteur ou à moins de 5 cm du bord.

On commence par démonter les essuie-glaces.

Une fois l'essuie-glace ôté, on pourra remettre l'écrou sur la vis afin de ne pas l'égarer.

A l'aide d'un gros cutter, on coupe le joint sous le jonc chromé, sur le montant de pare-brise.

Efficace, non ?

On fait pareil de l'autre côté du jonc.

On passe également le cutter entre le joint et le pare-brise.

Même opération en bas.

On part du centre en allant vers l'extérieur.

On tire le joint découpé.

Le jonc de pare-brise commence à sortir tout seul de son logement.

Même opération sur la partie externe du joint. Attention de ne pas ripper et rayer la carrosserie.

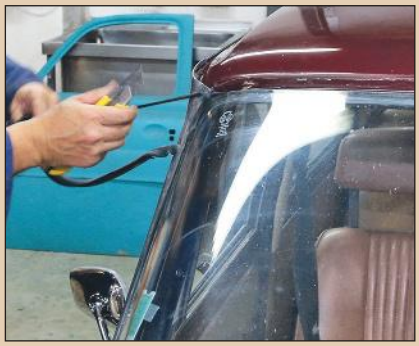
On enlève le joint découpé.

On récupère le cache de liaison.

On continue à découper le joint et à l'ôter au fur et à mesure.

Une fois que le joint est découpé sur tout le pourtour, on peut sortir le jonc inférieur.

Puis le supérieur. Vu sa longueur, et pour éviter de le tordre, mieux vaut être deux.


On enlève ensuite tout ce qu'on peut du joint découpé.

Là, c'est tout sale, il va falloir nettoyer.

Il n'y a plus qu'à retirer le vieux pare-brise.

Enfin, on enlève le reste du joint.

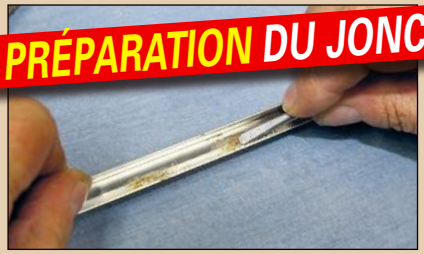
Sur des anciennes relativement "modernes", un habillage est souvent présent. Il faut le démonter.

Prenez soin de bien repérer les vis et rondelles spécifiques pour savoir où les remettre plus tard.

On enlève l'habillage.

On nettoie ensuite soigneusement les gorges sur lesquelles viendra prendre le nouveau joint. Moins il restera d'aspérité ou de résidus, mieux il rentrera.

PRÉPARATION DU JONC CHROMÉ


Nettoyer l'intérieur du jonc chromé n'a rien d'un délire de maniaque. Plus il sera propre, plus il se mettra en place facilement dans le joint. Et on verra que cette opération n'est pas si simple. On gratte les plus grosses traces avec un tournevis plat et fin.

Puis, avec un tampon à récurer, on frotte le reste.

Si ça résiste, on peut se risquer à utiliser un chiffon imbibé d'acétone.

Côté extérieur, on applique un peu de Miror (ou similaire) sur du coton à lustrer.

On étale, on frotte...

... ça brille !

PRÉPARATION DU PARE-BRISE

Après avoir préparé le joint neuf, on déballe le pare-brise neuf au dernier moment.

On élimine soigneusement les petites étiquettes que les fabricants s'obstinent à coller à l'endroit du joint.

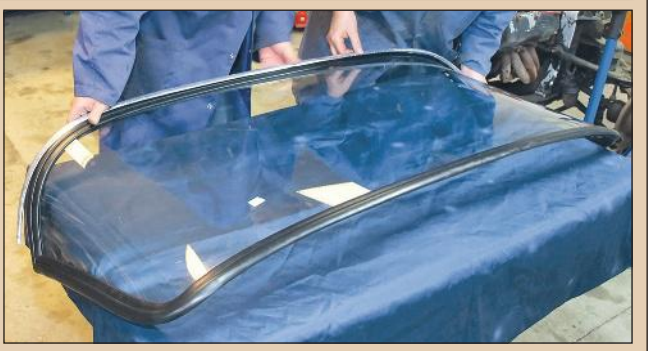
On met le joint en place en commençant par un angle inférieur.

On insère le pare-brise dans le joint.

On avance ainsi, en prenant soin de maintenir le joint déjà en place car il a une fâcheuse tendance à vouloir ressortir tout seul.

On finit par l'angle inférieur opposé. Selon le joint utilisé, l'opération sera très aisée ou très agaçante.

Après avoir placé le joint, on retourne le pare-brise.


On remet le jonc chromé (oui, avant le montage !).

On le fait rentrer dans la gorge du joint en avançant délicatement.

On vérifie en permanence que le jonc est positionné de façon symétrique.

S'il est déformé, ce qui est souvent le cas, il faudra le remettre en forme. Bonne chance !

Là aussi, question partie de rigolade, ça vaut son pesant d'or ! Les attitudes perplexes de Jiji et Phiphi parlent d'elles-mêmes...

On tente de monter le raccord de jonc chromé avant de positionner le pare-brise car après, ça va être coton. Autant vous le dire tout de suite : ça ne tiendra pas !

Afin d'insérer le joint sur le pli de tôle, on va utiliser une ficelle préalablement passée dans une canule (de joint pompe par exemple). Un corps de stylo Bic fait également l'affaire.

On laisse dépasser environ 40 cm de ficelle.

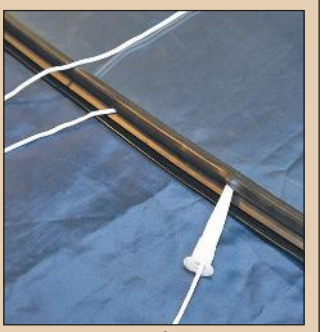
On glisse la canule sous le joint.

En maintenant la ficelle de la main gauche, on fait avancer la canule sous le joint avec la droite. Vous l'avez compris, la ficelle se déroule dans le pli du joint.

Les angles sont des passages délicats. Attention à ne pas endommager la ficelle et à ne pas la laisser filer.

On continue tout le tour.

Lorsque l'on revient au point de départ, on passe la canule sur l'amorce de la ficelle.


Et on recouvre sur 15 à 20 cm. Notre pare-brise est prêt.

[A suivre]

ABONNEZ-VOUS !

Spécial Hors-série

26% DE RÉDUCTION !

1 AN - 11 NUMÉROS

+ 1 HORS-SÉRIE

39€ SEULEMENT !
(au lieu de ~~52,80 €~~)

Visuels non contractuels

ABONNEZ-VOUS EN LIGNE SUR LE SITE HOMMELL-MAGAZINES.COM

GAZOLINE **BULLETIN D'ABONNEMENT**

à retourner sous enveloppe affranchie avec votre règlement à :
GAZOLINE - 60643 Chantilly Cedex

GAZPP269

Oui, je m'abonne à Gazoline et je choisis mon offre :

☐ **1 an + 1 hors-série** (soit 12 nº) pour **39 €* seulement** (au lieu de ~~52,80 €~~). Soit 26 % de réduction !

☐ **1 an** (soit 11 nº) pour **36 €* seulement** (au lieu de ~~46,90 €~~). Soit 23 % de réduction !

JE RÈGLE DE LA MANIÈRE SUIVANTE :

☐ Chèque bancaire ou postal à l'ordre de HB Publications

☐ CB : N° ☐☐☐☐ / ☐☐☐☐ / ☐☐☐☐ / ☐☐☐☐

Date de validité : ☐☐ / ☐☐

Cryptogramme : ☐☐☐

(Notez les trois chiffres présents au dos de votre carte de paiement près de la signature)

Signature obligatoire :

Tarifs France métropolitaine, DOM-TOM et étranger : nous consulter.

MES COORDONNÉES ☐ M. ☐ Mme ☐ Mlle

Nom : _____

Prénom : _____

Adresse : _____

_____

Cplt d'adresse *(résidence, lieu dit, bâtiment…)* : _____

Code postal : ☐☐☐☐☐

Ville : _____

J'indique mon numéro de téléphone et mon mail pour le suivi de mon abonnement.

Téléphone : ☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐

E-mail : _____

☐ *J'accepte de bénéficier par email des offres spéciales proposées par les sociétés du groupe Hommell (SFEP, SETC, HB PUBLICATIONS, SENO, SEAL, MILLE MILES) ET SOTECA*

☐ *J'accepte de bénéficier par email des offres des partenaires sélectionnés par HB Publications (partenaires dans le domaine télévision, automobile, histoire, santé, sports et loisirs)*

Cette offre non cumulable est valable 2 mois, dans la limite des stocks disponibles. Vous disposez d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception du magazine en notifiant clairement votre décision à notre service abonnements. Vous recevrez votre premier numéro au minimum 3 semaines après votre commande. Les délais de livraison sont des délais moyens et correspondent aux délais de traitement et à la livraison pour les articles à destination de la France Métropolitaine. La société HB Publications, située à : Les Ecluses - 28 quai Galliéni - 92150 Suresnes, est responsable de traitement et collecte des données afin de réaliser l'abonnement à Gazoline. Vos données sont transmises aux sociétés en charge de la gestion de l'abonnement. Vos données sont conservées pendant 5 ans. Si vous ne fournissez pas l'ensemble des champs mentionnés ci-dessus, HB Publications ne pourra pas procéder à l'abonnement. Vos données sont susceptibles d'être transférées pour des raisons techniques vers un pays hors UE avec un encadrement approprié. Vos données postales sont susceptibles d'être transmises à nos partenaires commerciaux. Si vous ne le souhaitez pas, cochez cette case : ☐. Vous êtes susceptibles de faire l'objet d'étude de préférence. Vous pouvez exercer vos droits d'accès, de rectification, de limitation, de portabilité, d'opposition, d'effacement et définir vos directives post-mortem à l'adresse mail du délégué à la protection des données : dpo@hommell.com ou à l'adresse postale ci-dessus. SARL HB Publications - RCS Nanterre 479 348 468.

Rendez-vous réguliers

Le 1er mardi

■ **63 - Lempdes.** A partir de 20h30, à la Maison des Associations. *Rens. Les Vieilles Bielles, 63370 Lempdes.*

Le 1er mercredi

■ **75 - Paris.** Aux fontaines du Trocadéro, à partir de 20h30. *Rens. Les Tontons Scooteurs, 06 82 32 63 28.*

Le 1er vendredi

■ **27 - Lyons-la-Forêt.** D'avril à octobre, parking du Besguay, de 18h à 20h30. *Rens. 07 69 27 76 90.*

■ **47 - Nérac.** A 21h, centre Hausmann. *Rens. Les Bielles d'Albret, 06 98 70 99 39.*

■ **81 - Gaillac.** A partir de 20h45, salle communale des Fédies. *Rens. AVAG, 06 28 36 12 43.*

Le 1er samedi

■ **17 - Pons.** De 9h30 à 12h30, au donjon. *Rens. 2 CV Club Pontois, 06 84 63 97 86.*

■ **26 - Montélimar.** D'avril à octobre, au kiosque à musique. *Rens. calandremontilienne.free.fr.*

■ **69 - Villeurbanne.** Rue Eugène Pottier, de 8h à 19h. *Rens. 04 72 04 65 65.*

■ **83 - Le Castellet.** Parking du Sun'Day, RN8, de 9h à 12h30. *Rens. 06 74 53 57 64.*

Le 1er dimanche

■ **01 - Artemare.** D'avril à octobre, de 9h à 12h, place de la Stèle. *Rens. AVAV, 04 79 87 31 17.*

■ **02 - Vauxbuin.** De 10h à 12h30, tous les mois impairs, de mars à septembre, sur le Mail de Soissons. *Rens. VASE, 03 23 73 11 81.*

■ **03 - Yzeure**. Parking Ysatis, de 10h à 13h. *Rens. 06 33 13 26 27.*

■ **06 - Saint-Vallier-De-Thiey.** De 10h à 13h, à la Maison des Associations. *Rens. Jean Berger, 06 19 52 88 00.*

■ **11 - Saint-Pierre-la-Mer.** Sur le Front de Mer, de 10h à 12h, *Rens. OCAM, 06 76 73 19 14.*

■ **12 - Millau.** De 10h à 12h,d'avril à octobre, place Calvé. *Rens. S.A.V.A., 06 82 01 70 41.*

■ **14 - Caen.** De 10h à 12h, sur le cours Koenig, au pont Bir-Hakeim. *Rens. Club RACN, BP 155, 14010 Caen Cedex.*

■ **17 - Saint-Savinien-sur-Charente.** De 9h à 12h, derrière l'Office du Tourisme. *Rens. 06 28 75 14 18.*

■ **18 - Orval.** De 9h30 à 12h, de mai à octobre, place du centre socio-culturel. *Rens. BSTO, 06 58 07 64 26.*

■ **19 - Tulle.** De mars à novembre, sauf août, au marché couvert de la gare. *Rens. RCT, 05 55 20 39 99.*

■ **22 - Plérin.** De 9h à 13h, place du Légué. *Rens. 06 70 17 45 90.*

■ **26 - Montélimar.** De 9h à 12h, devant le kiosque à musique, sur les allées provençales. *Rens. 04 75 01 29 13.*

■ **27 - Gaillon.** De 9h à 12h, Place Paul Doumer. *Rens. 06 81 54 50 78.*

■ **27 - Neubourg.** Place du Château, de 10h à 12h30. *Rens. Les Rétros du Plateau, 06 19 55 35 88.*

■ **27 - Pacy-sur-Eure.** Rue Roger Lemeur, de 10h à 13h. *Rens. 06 18 75. 07 88.*

■ **28 - Chartres.** De mars à décembre, de 10h à 12h, Intermarché des 3 Ponts. *Rens. CARMC, 06 81 14 74 25.*

■ **28 - Dreux.** De 14h30 à 18h, (95 rue du Cdt Beaurepaire), visite du musée RMCD. *Rens. 06 03 25 16 00.*

■ **33 - La Teste-de-Buch.** De 9h à 13h, garage Renault, 180 avenue de l'Europe. *Rens. 06 80 12 64 53.*

■ **34 - Poussan.** De 10h à 12h, place de la Mairie. *Rens. Rétro Pouss Auto, 06 26 11 07 18.*

■ **35 - Rennes.** De 10h à 13h, aux Etangs d'Apigné. *Rens. Eric Gautier, 06 63 35 98 04.*

■ **36 - Valençay.** De 10h à 12h, au Musée de l'Auto. *Rens. 02 54 00 07 74.*

■ **37 - Loches.** De 10h à 13h, place de Verdun. *Rens. 06 80 23 18 16.*

■ **39 - Brevans.** Place de la Mairie, de 10h30 à 12h. *Rens. 06 78 17 22 49.*

■ **40 - Biscarosse.** Rond-point de l'Hydravion, de 9h30 à 12h30. *Rens. Club ABC, 06 82 81 62 50.*

■ **40 - Dax.** De 9h30 à 12h30, parc Théodore Denis. *Rens. Landes Autorétro, 06 85 45 47 76.*

■ **40 - Mont-de Marsan.** Place Saint-Roch (hiver), hall de Nahuques (été), de 9h à 12h. *Rens. 06 04 03 54 75.*

■ **41 - Cour-Cheverny.** A la Salle des Fêtes, de 10h à 12h30. *Rens. 02 54 79 25 03.*

■ **42 - Villerest.** D'avril à octobre, de 10h à 12h, aéroport de Roanne. De novembre à mars, salle Emilie. *Rens. Auto Musée, 06 15 06 23 96.*

■ **44 - Tharon-Plage.** De 10h à 13h, face au Café de la Gare. *Rens. 02 40 39 41 15.*

■ **44 - Saint-Géréon.** De 9h30 à 12h30, d'avril à octobre, à côté de la boulangerie Belleil. *Rens. 06 79 83 13 21.*

■ **45 - Bellegarde.** De 9h30 à 13h, sur la place du Château. *Rens. Auto Moto Rétro, 06 07 44 56 97.*

■ **45 - Orléans.** De 10h à 12h, quai du Châtelet. *Rens. Club Canche-Authie Autos Club, 06 33 70 46 43.*

■ **47 - Casteljaloux.** De 9h à 12h, parking de la piscine. *Rens. Les Vieux Moteurs Gascons, 06 78 60 01 66.*

■ **50 - Avranches.** D'avril à octobre, de 10h à 12h, place de la Mairie. *Rens. AVA, 07 78 10 80 36.*

■ **50 - Equeurdreville.** De 10h30 à 12h30, parking de la Maison des Associations. *Rens. 02 33 41 06 98.*

■ **53 - Château-Gontier.** De 10h à 14h, sur le parking du bar-restaurant La Pause. *Rens. Padklub, 06 17 46 34 49.*

■ **54 - Nancy.** Parking bas du Palais des Sports Jean Weille, de 10h à 13h. *Rens. 03 83 25 10 00.*

■ **56 - Vannes.** De 10h à 12h, parking Gemo, rond-point de Sainte-Anne d'Auray. *Rens. 02 97 66 63 41.*

■ **59 - Saultain.** De 10h à 12h, sur la place de Saultain. *Rens. 03 27 36 52 25.*

■ **60 - Beauvais.** A l'espace Saint-Quentin, de 14h à 17h, de juillet à avril sauf septembre. *Rens. rdvmensueldebeauvais@free.fr.*

■ **60 - Estrée-Saint-Denis.** Place de la Mairie, de 10h à 12h30. *Rens. 03 44 41 30 76.*

■ **61 - L'Aigle.** De 10h à 12h, place du château. *Rens. 02 33 24 01 67.*

■ **62 - Enquin-sur-Baillons.** A 10h30, d'avril à octobre, aux étangs ou sur la place. *Rens. 06 03 11 37 47.*

■ **63 - Charade.** De 9h à 17h, d'avril à octobre. *Rens. 04 73 29 52 95.*

■ **66 - Château-Roussillon.** De janvier à décembre, de 9h à 13h, sur les parkings du Carré d'Or. *Rens. 06 73 93 34 50.*

■ **67 - Strasbourg.** De 10h à 13h, sur le parking du stade de la Meinau. *Rens. 06 86 55 00 56.*

■ **67 - Wissembourg.** De 10h à 12h30, route de Lauterbourg, *Rens. CAAF, 06 20 40 94 66.*

■ **69 - Condrieu.** De 10h à 12h, parking du collège Le Bassenon. *Rens. VARP, 06 89 66 96 90.*

■ **70 - Vesoul.** Parking Vesoul Electro Diesel, RN 19, de 10h à 12h. *Rens. 03 84 78 81 17.*

■ **71 - Louhans.** De 9h à 12h, place de la Charité. *Rens. ACEVA, Laurent Sabatier 06 79 28 12 78.*

■ **72 - Le Mans.** Centre Leclerc, route de Bonnétable, de 10h à 13h. *Rens. 02 43 28 09 90.*

■ **74 - La Balme-de-Sillingy.** Salle du Bois Joli, de 8h à 12h. *Rens.CPVAF, 04 50 32 02 31.*

■ **76 - Mont-Saint-Aignan.** Parking Carrefour, de 10h à 12h. *Rens. C. Viel, 06 62 91 03 05.*

■ **78 - Triel-sur-Seine.** De 9h30 à 13h, parking Foch. *Rens. Triel Auto Rétro, 06 08 86 45 21.*

■ **78 - Versailles.** De 9h30 à 12h30, place de la Cathédrale. *Rens. AVAVA, 06 85 27 28 35.*

■ **78 - Montigny-le-Bretonneux.** Sur le parking de l'Hôtel de Ville, de 10h à 13h. *Rens. 06 60 05 92 70.*

■ **79 - Niort-Bessines.** A partir de 10h30, zone de la Mude. *Rens. 06 77 73 63 97.*

■ **82 - Montauban.** De 10h à 12h30, parking Leclerc Aussonne. *Rens. 06 88 91 08 67.*

■ **84 - Avignon-Cap-Sud.** A partir de 11h, au Memphis-Coffee. *Rens. 06 50 92 07 19.*

■ **85 - Sallertaine.** A 10h sur la ZA la Fénicière, tous les mois impairs. *Rens.06 20 71 46 55.*

■ **86 - Poitiers.** De 10h à 12h30, devant la boulangerie Montas. *Rens. APVA, 06 45 20 67 70.*

■ **86 - Châtellerault.** De 9h à 13h, boulevard Blossac. *Rens. 06 43 55 33 43.*

■ **87 - Limoges.** Place Marceau, de 9h à 12h. *Rens. 06 17 50 71 87.*

■ **91 - Dourdan.** Place de l'Hôtel de Ville, de 10h à 13h. Rens. 06 86 30 90 24.

■ **95 - Ezanville.** De 9h30 à 12h30 (sauf janvier et août), au complexe de la Prairie. *Rens. 06 73 80 31 82.*

■ **95 - Osny.** De mars à octobre, de 9h à 12h, château de Grouchy. *Rens. CCAPRV, 06 76 46 56 65.*

■ **Belgique - Mons.** Place de Saint-Symphorien, de 10h à 12h, de mars à octobre. *Rens. Royal Mons Auto Moto Club, 0032 478 38 00 63.*

Le 2e mercredi

■ **38 - Seyssins.** A partir de 18h30, brasserie du Rondeau. *Rens. 06 98 77 21 66.*

Le 2e samedi

■ **01 - Brens.** De 10h à 12h, d'avril à octobre, parking du café. *Rens. MAB, 06 75 73 26 92.*

■ **21 - La Rochepot.** De 9h à 14h, station du Bel Air. *Rens. AOC Beaune, 03 80 22 72 34.*

■ **31 - Nailloux.** Sur le parking du village des marques. *Rens. 05 62 13 08 50.*

■ **37 - Montlouis-sur-Loire.** De 10h à 13h, sur le parking du Super U. *Rens. 06 15 70 22 65.*

Tous les 2e et derniers dimanches

■ **59 - Lille.** De 10h à 13h, Champ de Mars. *Rens. 03.20.96.22.47 (soir).*

Le 2e dimanche

■ **01 - Bourg-en-Bresse.** De 9h à 13h, sur le parking du marché couvert. *Rens. 06 11 95 22 55.*

■ **01 - Val-Revermont.** Sur le parking du marché couvert. *Rens. COST, 06 08 43 61 26.*

■ **10 - Rosières.** De 10h à 12h, à l'UTT. *Rens. 06 66 80 06 25.*

■ **11 - Narbonne.** De 9h à 13h, quai Vallières. *Rens. ACN, 06 03 46 74 55.*

■ **13 - Mourepiane.** A 9h, sur le parking en face de La Stella d'Oro. *Rens. 06 67 06 83 72.*

■ **14 - Lisieux.** De 9h30 à 12h30, place de la République. *Rens. 06 84 28 52 51.*

■ **14 - Courseulles-sur-Mer.** Sauf juillet et août, de 10h à 12h, place du Général de Gaulle. *Rens. 06 07 35 44 30.*

■ **14 - Saint-Martin-de-Fontenay.** De 10h à 12h30, parking Carrefour Market. *Rens. 06 31 93 85 54.*

■ **16 - Jarnac.** De 9h30 à 12h, place du Château. *Rens. 06 62 83 67 71.*

■ **16 - Champagne-Mouton.** De 10h à 12h30, au café de la Paix. *Rens. Denis Julin, 09 61 23 73 97.*

■ **17 - Surgères.** Place de l'Europe, de 8h à 14h. *Rens. 06 10 95 36 54.*

■ **18 - Pouilly-sur-Loire.** De 9h à 14h au relais des 200 Bornes. *Rens. 06 45 50 59 01.*

■ **23 - Aubusson.** De 9h à 12h, d'avril à octobre, à la gare routière. *Rens. 06 87 03 51 42 ou 06 81 28 25 50.*

■ **27 - Evreux.** De 10h à 13h, parking des Douves. *Rens. 06 80 46 43 23.*

■ **27 - Verneuil-d'Avre-et-d'Iton.** De 9h30 à 12h30, de mai à septembre, place de la Madeleine. *Rens. Les Vieux Boulons, 02 33 34 76 13.*

■ **28 - Barjouville.** De 10h à 12h30, de mars à novembre, ZA de la Torche. *Rens.Florian, 06 45 77 46 49.*

■ **28 - Fontenay-sur-Eure.** De 9h30 à 13h, parking Resto-Routiers "Mon Idée", de mars à octobre. *Rens. 4CV 28, 06 14 14 10 55.*

■ **30 - Bagnols-sur-Cèze.** De 8h30 à 12h, parking du Weldom. *Rens. AMRB, amr.b@aol.fr.*

■ **31 - Castelginest.** Sur la place du Général de Gaulle. *Rens. Les Volants du Castel, 05 61 37 75 37.*

■ **32 - Marciac.** De 9h30 à 12h30, sur le parking du restaurant La Péniche. *Rens. 06 41 43 09 07.*

■ **33 - Audenge.** De 9h30 à 12h, parking Aldi. *Rens. 06 16 29 72 55.*

■ **33 - Saint-Sulpice-et-Cameyrac.** De 9h à 12h30, stade Lamothe. *Rens. CRAM, 06 44 31 41 94.*

■ **35 - La Gouesnière.** A partir de 9h30, parking centre. *Rens. 06 98 25 68 74.*

■ **36 - Ardentes.** Place Saint-Vincent, de 10h à 12h. *Rens. Rétro Méca Centre, 02 54 36 65 26. (ap. 19h).*

■ **37 - Savonnières.** Place des Charmilles, de 10h à 13h. *Rens. 02 47 43 53 63.*

■ **38 - Tignieu-Jameyzieu.** De 10h à 13h, au Village des Brocanteurs. *Rens. AKMD, 06 20 65 42 66.*

■ **38 - Jardin.** De 10h à 12h, Place du Lavoir à Berardier. *Rens. 07 82 68 19 90.*

■ **39 - Lons-le-Saulnier.** De 10h à 12h, sur le parvis du CARCOM. *Rens.CJVE, 03 84 24 28 85.*

■ **39 - Dole.** De 10h à 12h, à côté du stade Bobin. *Rens. 06 98 12 40 29.*

■ **40 - Léon.** De 9h à 12h30, place de l'Abbé Dulong. *Rens. 06 87 06 22 82.*

■ **41 - Montrichard.** De 10h à 12h30, place du général de Gaulle. *Rens. ACT, 06 67 16 62 23.*

■ **42 - Chambon-Feugerolles.** De février à novembre sauf août, de 9h à 12h30, parking de la Forge. *Rens. 06 80 10 31 49.*

■ **44 - Pontchâteau.** De 10h à 12h30, carrière de Grénébo, allée du Brivet. *Rens. 06 17 63 65 11.*

■ **44 - Saint-Brevin-les-Pins.** De 10h à 13h, au Débarcadère. *Rens. www.clubdynamo.fr.*

■ **44 - Pouliguen.** De 11h à 13h, sur le parking du magasin Maxi Plus. *Rens. 06 07 46 62 59.*

■ **44 - Vertou.** De 10h à 12h, parking Maison DV. *Rens. 06 79 54 26 38.*

■ **45 - Loury.** Salle polyvalente, de 10h à 12h30. *Rens. 06 19 59 71 00.*

■ **47 - Marmande.** A partir de 9h30, boulevard du Maré. *Rens. 07 77 38 49 81.*

■ **49 - Baugé.** Place de l'Europe, de 10h à 12h. *Rens. 06 18 24 01 19.*

■ **53 - Château-Gontier.** De mars à novembre, de 10h à 13h quai d'Alsace. *Rens. 06 71 83 02 14.*

■ **54 - Champey.** RN 57, sur le parking de l'ancien restaurant routier. *Rens. Lanzi Vito, 06 18 17 27 73.*

■ **59 - Vieux-Condé.** De 10h à 12h, parking du Lidl. *Rens. Passion 4 CV France, 06 52 11 69 96.*

■ **60 - Gouvieux.** De 9h30 à 13h, parking rue Blanche. *Rens. Les Vieilles Calandres de Gouvieux, 06 84 76 08 31.*

■ **60 - Laigneville.** Place Henri Barbusse, de 10h à 12h30. *Rens. Automobile Club Oise Picardie, 06 85 86 60 60.*

■ **64 - Hasparren.** Près de la salle Mendelea, de 9h30 à 12h30. *Rens. 06 45 09 21 60.*

■ **68 - Mulhouse.** De mars à novembre, devant le Darty de Dorlach, de 10h à 13h. *Rens. 06 85 47 64 49.*

■ **69 - Chaponost.** De 10h à 12h, place du Plat de l'Air. *Rens. Chapomobile, 06 10 19 31 70.*

■ **69 - Chambost-Allières.** De 9h à 12h, salle des Fêtes. *Rens. 06 23 77 49 81.*

■ **71 - Bergesserin-les-Cluny.** De mars à novembre à "Chervet", de 9h30 à 14h. *Rens. 09 50 75 00 51.*

■ **76 - Rouen.** D'avril à septembre sauf août, à 9h30 à l'espace des Marégraphes. *Rens. normandyretroshow@gmail.com.*

■ **76 - Maromme.** De 10h à 12h, place Jean Jaurès. *Rens. 07 62 55 38 92.*

■ **78 - Beynes.** Sur le parking du G20, de 10h à 13h. *Rens. 06 15 26 43 30.*

■ **78 - Andrésy.** De 9h à 13h, parc de la mairie. *Rens. 06 78 35 71 35.*

■ **78 - Méré.** A partir de 9h, sur le parking du Casino, avec balade de 40/50 km à 10h30. *Rens. Le Loisir de Conduire, 06 08 73 58 68.*

■ **80 - Abbeville.** De 9h à 12h, 22 Grande Rue de Thuison. *Rens. 02 35 17 05 34.*

■ **83 - Vidauban.** Parking de la Tuilerie, de 10h à 12h. *Rens. Michel François, 04 94 73 08 75.*

■ **84 - Avignon.** De 9h à 12h, sur le parking des allées de L'Oulle. *Rens. association.4A@orange.fr.*

■ **84 - Valréas.** De 10h à 12h, parking Cave de la Gaillarde. *Rens. Anciens Véhicules de l'Enclave, 06 63 45 11 55.*

■ **89 - Toucy.** De 9h à 17h, parking de la gare. *Rens. 03 86 41 98 75.*

■ **91 - Linas.** De 10h à 12h30, sauf août, sur le parking de la mairie. *Rens. 06 86 06 85 93.*

■ **92 - Bois-Colombes.** Place de la Renaissance, à partir de 10h. *Rens. 06 08 32 65 42.*

■ **92 - Suresnes.** De 10h à 13h, sauf juillet et août, face au cimetière américain. *Rens. Samuel Bohbot, 06 60 20 77 32.*

■ **95 - Le Plessis-Bouchard.** Parc du centre culturel, de 9h30 à 12h30. *Rens. ARCOP 06 74 38 21 37.*

Le 3e vendredi

■ **39 - Brevans.** A 20h30, salle des associations. *Rens. 03 84 79 05 23.*

■ **75 - Paris.** A partir de 21h, avenue Foch. *Rens. 06 15 93 61 03.*

Le 3e samedi

■ **41 - Busloup.** De 10h à 12h30, Relais de Busloup. *Rens. 06 82 00 36 18.*

■ **93 - Noisy-le-Grand.** De 10h à 13h, place de la Mairie. *Rens. 06 84 04 75 15.*

Le 3e dimanche

■ **07 - Annonay.** De 9h30 à 13h sauf en août, Place Michelet. *Rens. 06 21 23 40 58.*

■ **12 - Entraygues-sur-Truyère.** De 9h30 à 12h30, parking de la Poste. *Rens. 06 64 93 16 66.*

■ **16 - Angoulême.** De 10h à 12h, au parc de Fregeneuil. *Rens. 06 76 63 29 50.*

■ **17 - La Rochelle.** De 10h à 12h30, port des Minimes.*Rens. 06 51 21 41 85.*

■ **19 - Brive.** De janvier à novembre, parking Leclerc. *Rens. 06 14 34 57 12.*

■ **22 - Yffiniac.** De 10h à 13h, à l'Hyper U. *Rens. 06 71 44 40 63.*

■ **24 - Trélissac.** De 10h à 12h, sur l'Esplanade Badinter. *Rens. Périgueux Auto Rétro, 06 17 74 62 17.*

■ **27 - Breuilpont.** De mars à octobre, de 9h30 à 13h au stade Gouery. *Rens. 06 88 62 29 58.*

■ **27 - Incarville.** Sur le parking Leclerc, de 9h à 12h30. *Rens. 02 32 50 46 66.*

■ **27 - Vernon.** Au Centre des Tourelles, de 10h à 12h. *Rens. Autos Jadis, 06 79 27 15 10.*

■ **27 - Saint-Sébastien de Morsang.** De 9h à 13h, de mars à octobre, à la Mairie. *Rens. 06 24 24 59 81.*

■ **28 - Voves.** De mars à octobre, de 9h30 à 13h. *Rens. Vincent Fouin, 06 45 47 29 10.*

■ **28 - Saint-Lubin-de-Joncherets.** A La Ferrette, de 10h à 13h. *Rens. Juvaboun, 06 60 22 91 71.*

■ **28 - Morancez.** De mars à octobre, de 9h30 à 12h, face à la mairie. *Rens. LVMC, 06 14 55 03 71.*

■ **29 - Gouesnou.** De 10h à 12h, place des Fusillés. *Rens. 06 83 48 54 79.*

■ **33 - Andernos-Les-Bains.** De juin à septembre, port du Betey, de 9h à 12h. *Rens. 06 14 39 22 54.*

■ **33 - Sainte-Croix-du-Mont.** De 9h à 12h, sur la place de l'Eglise. *Rens. 05 56 76 72 98.*

■ **33 - Saint-Loubès.** De 9h à 13h, port de Cavernes. *Rens. Les Vieilles Mécaniques de Saint-Loubès, 06 78 94 18 38.*

■ **35 - Liffré.** De 9h à 13h, Zac de Beaugé. *Rens. 02 99 68 35 53.*

■ **37 - Azay-sur-Cher.** Esplanade Hubert de la Cruz (espace Hall Petite enfance), de 10h à 13h. *Rens. 02 47 50 46 15.*

■ **37 - Savigny-en-Véron.** De 10h à 12h, d'avril à octobre, parking de l'auberge du Bocage. *Rens. 02 47 58 93 32.*

■ **39 - Bletterans.** De 10h à 12h, sur le parking du Super U. *Rens. 03 85 74 78 25.*

■ **40 - Hagetmau.** Parking Intermarché. *Rens. Hagetmau MécaPassion, 06 60 31 64 68.*

■ **42 - Saint-Galmier.** En mars, juin,

Le 3e dimanche, tous chez Gazoline ! 18 août et 15 septembre

■ **Rencontre de voitures anciennes à Bailly (78)**. *Organisée par Gazoline* (06 14 47 23 29). Sur le parking du Parc des Fontenelles, à Bailly (entre Versailles et Saint-Nom-la-Bretèche), face à l'atelier de *Gazoline*, de 10h à 13h. En venant de Paris ou de l'A13 ou de l'A12, récupérer la N307 (direction Saint-Nom-la-Bretèche) et prendre, à droite, direction Bailly-Noisy-le-Roi. Traverser Bailly et, après le troisième feu, prendre à gauche direction Parc des Fontenelles. C'est là, à gauche, après le passage à niveau. En venant de Versailles ou de l'A86, prendre direction Saint-Cyr-l'Ecole. A Saint-Cyr, tourner à droite direction Bailly par la ferme de Gally. Au feu de Bailly, prendre à gauche direction Noisy-le-Roi et même punition dans Bailly.

septembre et décembre, de 8h30 à 12h, à l'aérodrome. *Rens. 06 72 23 58 36.*

■ **43 - Pradelles.** D'avril à octobre, de 9h à 12h, Place de la Halle. *Rens. Rétromobile du Haut-Allier, 06 76 33 40 44.*

■ **45 - Pithiviers.** Mail Ouest, de 9h30 à 13h. *Rens. Les Vieux Pistons du Gâtinais, 06 75 70 83 22.*

■ **45 - Saint-Lyé-la-Forêt.** De 10h à 12h30, sur le parking derrière la Mairie. *Rens. 02 38 91 83 95.*

■ **49 - Segré.** De 10h à 12h30, place du Port. *Rens. 02 41 92 88 41.*

■ **57 - Ban-Saint-Martin.** Parking du Centre socio-culturel, de 10h à 13h. *Rens. www.cvg.asso.fr.*

■ **57 - Sarrebourg.** D'avril à septembre, de 9h30 à 12h30, sur le parking de Décathlon. *Rens. 06 75 62 30 03.*

■ **59 - Colleret.** De 10h à 13h, place de Colleret. *Rens. 06 74 20 79 86.*

■ **60 - Chantilly-Lamorlaye.** Domaine de Chantilly, de 10h à 13h. *Rens. Daniel Grozdanic, 06 08 21 34 11.*

■ **60 - Varinfroy.** Place de la Mairie, de 9h à 12h. *Rens. 03 44 87 49 00.*

■ **62 - Brêmes.** De mars à octobre, à partir de 9h30. *Rens. 06 86 97 80 28.*

■ **72 - Saint-Rémy-de-Sillé.** De 9h à 12h, sur le parking de l'atelier Jean Taine. *Rens. Cédric 07 72 23 42 50.*

■ **73 - Bourget-du-Lac.** De mai à octobre, sur le parking Thomas II, de 9h à 12h. *Rens. 06 84 97 60 56.*

■ **76 - Aumale.** De mars à octobre, de 8h30 à 12h30, sur le parking Louis Philippe. *Rens. 06 77 33 79 39.*

■ **76 - Rouen.** De 9h30 à 12h30, quai de Seine, espace Marégraphe. *Rens. 06 15 37 02 56.*

■ **77 - Château-Landon.** De 10h à 12h, sur le parking du Mail. *Rens. 06 85 42 98 38.*

■ **77 - Saint-Thibault-des-Vignes.** De 10h à 12h, sur le parking du Rigatoni Café. *Rens. 06 58 60 64 07.*

■ **77 - Ozoir-la-Ferrière.** De 9h à 12h, parking Franprix. *Rens. Ozoir en Anciennes, 06 36 01 45 06.*

■ **78 - Bailly.** De 10h à 13h, sur le parking du Parc des Fontenelles, face à l'atelier de Gazoline. *Rens. 06 14 47 23 29.*

■ **78 - Rambouillet.** A partir de 9h30, au centre commercial de la Clairière. *Rens. 06 50 58 65 02.*

■ **78 - Vaux-sur-Seine.** De 9h30 à 12h, sur le parking de la Gare. *Rens. Jean Riou, 06 11 86 87 95.*

■ **80 - Amiens.** De 9h30 à 13h, au kiosque du parc de La Hotoie. *Rens. 03 22 47 04 36.*

■ **83 - Fayence.** De 9h à 12h30, parking Saint-Pierre et La Brèche. *Rens. David HRTeam, 06 22 43 27 49.*

■ **84 - Piolenc.** De 9h à 12h, cours Corsin. *Rens. 06 13 86 80 99.*

■ **86 - Poitiers.** De 9h30 à 12h, au Class Hôtel Restaurant, rocade Nord. *Rens. 05 49 54 45 37 après 19h.*

■ **91 - Viry-Châtillon.** De 9h30 à 13h30, sur le parking de la mairie. *Rens. 06 89 34 57 79.*

■ **92 - La Garenne-Colombes.** De 9h à 13h, place de la Liberté. *Rens. 06 80 67 44 91.*

■ **93 - Gagny.** Devant le marché des Amandiers, de 10h à 12h. *Rens. M. Bourgueil, 06 88 40 76 60.*

■ **93 - Aulnay-sous-Bois.** De 9h à 13h, sauf juillet et août, carrefour de l'Orméteau. *Rens. 06 16 85 37 81.*

■ **94 - Sucy-en-Brie.** De 9h à 12h, sur la place du marché, face à la cité verte. *Rens. Sucy Classic Club, 06 09 01 89 45.*

■ **95 - Herblay.** Parking du Truffaut. *Rens. 06 78 76 72 52.*

■ **95 - Bouffémont.** De 9h à 12h30, parking du centre culturel. *Rens. 06 09 68 73 70. Confirmation sur le site : www.lesvieuxpneusdecentnoix.com.*

Le 4e samedi

■ **78 - Louveciennes.** De 10h à 13h, sur le parking de la gare. *Rens. 06 33 37 77 83 ou 06 60 49 07 37.*

Le 4e dimanche

■ **03 - Dompierre-sur-Besbre.** De 10h à 12h, sur la place de l'Ile face à la piscine. *Rens. 06 30 96 83 75.*

■ **17 - Saint-Julien-de-l'Escap.** Sur le parking du restaurant L'Escap, de 10h à 12h. *Rens. 06 31 91 62 10.*

■ **17 - Tonnay-Charente.** D'avril à octobre, de 9h à 12h, au Club Nautique des Capucins. *Rens. 05 46 88 00 19.*

■ **19 - Brive.** De 9h30 à 12h30, place de Lattre de Tassigny. *Rens.05 55 24 43 08 ou 06 82 12 61 06.*

■ **22 - Plurien.** Place du Manoir Montangué, de 10h à 12h30. *Rens. 06 14 42 64 63.*

■ **26 - Saint-Paul-Trois-Châteaux.** Place Chausy, d'octobre à mars. *Rens. 06 03 90 14 46.*

■ **27 - Les Andelys.** De 9h30 à 12h30, sur la placedu marché, Grand Andely. *Rens. 06 24 12 23 78.*

■ **27 - Breuilpont.** De 10h à 13h, devant l'ancienne gare. *Rens. 06 61 39 46 06.*

■ **30 - Pujaut.** De 9h à 12h,sur la place du marché. *Rens. 06 83 14 85 00.*

■ **33 - Gradignan.** De 9h30 à 12h30, parking du lycée des Graves. *Rens. 06 86 67 90 34.*

■ **37 - Fondettes.** Rue Rabelais, de 10h à 13h. *Rens. 06 87 54 90 76.*

■ **40 - Soustons.** Sauf décembre, de 10h à 12h30, aux arènes. *Rens.06 26 05 37 30.*

■ **44 - Saint-Brévin-les-Pins.** De 10h à 13h, au débarcadère. *Rens. Club Dynamo, 06 14 56 26 38.*

■ **44 - Saint-Nazaire.** De 10h30 à 12h, en face de la base sous-marine. *Rens. Ecurie Côte d'Amour, 06 85 87 80 15.*

■ **44 - Orvault.** De 11h à 13h, sur le parking de la Carrière, derrière la mairie. Rens. 06 07 46 62 59.

■ **45 - La Chapelle-Saint-Mesmin.** De 9h30 à 12h30, parking Espace Bel-Air. *Rens. 06 03 15 83 25.*

■ **57 - Amnéville.** De mars à novembre, de 9h30 à 12h, derrière l'Office du Tourisme. *Rens. Club RSA Exception, 06 75 48 40 53.*

■ **59 - Seclin.** A partir de 9h30 chez Zen Motor's, rue de l'Industrie. *Rens. 06 72 01 16 12.*

■ **60 - Montataire.** Face au cinéma Pathé, de 10h à 13h. *Rens. 03 44 27 55 75.*

■ **64 - Bidart.** De 9h à 12h, au parking Zirlinga. *Rens. CBVA, 05 59 93 11 99.*

■ **70 - Port-sur-Saône.** De 9h à 12h30, de mars à novembre, au camping. *Rens. Auto Rétro Terres de Saône, 06 81 99 00 25.*

■ **76 - Bourdainville.** De 10h à 12h, place de la Mairie. *Rens. 02 35 56 03 20.*

■ **78 - Maule.** Place de la Salle des Fêtes, de 10h à 12h. *Rens. Association Rétro Mauloises, 06 07 77 78 43.*

■ **78 - Thoiry.** Parking du Château, de 14h30 à 17h. *Rens. 06 71 75 56 67.*

■ **80 - Corbie.** De 10h à 13h, d'avril à octobre sauf août, place de la République. *Rens. 03 22 76 53 26.*

■ **84 - Vaison-la Romaine.** De 9h à 13h, parking de la Poste. *Rens. 06 61 24 57 18.*

■ **Belgique - Ans.** D'avril à octobre, de 10h à 11h30, sur le parking du Carrefour. *Rens. 0032 04 246 51 87.*

Tous les derniers samedis

■ **21 - Dijon.** De 9h30 à 12h, Brasserie du marché de gros. *Rens. 03 80 71 14 35.*

Tous les derniers dimanches

■ **04 - Manosque.** De 9h30 à 12h, sur le parking de l'Hyper U, sauf juillet, août et décembre. *Rens. 06 40 35 92 71.*

■ **11 - Alairac.** De 10h à 13h et de mars à novembre, à l'Espace Mitterrand. *Rens. 06 80 14 52 41.*

■ **13 - Fos-sur-Mer.** De 9h à 12h, sur l'esplanade du complexe sportif Parsemain. *Rens. 06 82 03 13 17.*

■ **14 - Saint-Désir-de-Lisieux.** De 10h à 12h30, sur le parking de l'école, route de Falaise. *Rens. 02 31 62 09 73 ou 06 15 25 37 71.*

■ **18 - Argent-sur-Sauldre.** De mars à octobre, de 9h30 à 12h30 sur la digue de l'Etang du Puits. *Rens. 02 48 58 46 40.*

■ **27 - Bosc-Roger-en-Roumois.** De 10h à 12h, parking Aldi. *Rens. 06 08 88 13 35.*

■ **27 - Lery.** De 14h à 17h30, rue des Emotelles. *Rens. 06 65 12 83 71.*

■ **28 - Douy.** De 10h à 12h30, de mars à septembre, 3 rue des Paties. *Rens. 07 71 15 39 32.*

■ **31 - Gourdan-Polignan.** De 9h à 12h, au Super U. *Rens. 05 61 95 69 21.*

■ **34 - Capestang.** De 9h30 à 13h, salle Nelson Mandela. *Rens. Capestang Classiques, 06 76 38 28 13.*

■ **34 - Viols-le-Fort.** Sauf juillet et décembre. Porte de Milan, de 11h à 18h. *Rens. Club Wagon Bleu, 06 32 64 29 84.*

■ **35 - Bédée.** De 10h à 13h, derrière l'église. *Rens. 06 60 13 81 20.*

■ **35 - Lohéac.** De 10h à 16h, au centre-ville. *Rens. 06 10 77 07 44.*

■ **36 - Issoudun.** De mars à octobre, de 10h à 12h, sur le parking du Bricomarché. *Rens. 02 54 49 48 33.*

■ **37 - St-Avertin.** De 10h30 à 12h, au château de Cangé. UNIQUEMENT LES MOIS DE 5 DIMANCHES. *Rens. 02 47 25 19 96 (ap. 19h).*

■ **38 - Saint-Clair-de-la-Tour.** ZI Le Chapelier, La Tour du Pin, de 9h à 15h. *Rens. 06 08 05 72 02.*

■ **40 - Grenade-sur-L'Adour.** De 10h à 12h, place du 19 Mars 1962. *Rens. 06 71 41 57 71.*

■ **41 - Thenay.** A partir de 10h, sur les circuits du Val-de-Loire. *Rens. Patrick Rabet, 06 40 33 93 93.*

■ **43 - Aurec-sur-Loire.** Sous le pont d'Aurec, de mars à octobre, de 9h à 13h. *Rens. Touring-Cars, 06 07 70 15 65.*

■ **45 - Chécy.** De 10h à 12h, sur le parking du Leclerc. *Rens. 02 38 86 07 25.*

■ **45 - Courtenay.** De 10h à 12h, sur la place de la gare. *Rens. Court'Auto Moto Passion, 06 29 44 73 30.*

■ **45 - Dammarie-sur-Loing.** De 9h30 à 12h, de mars à octobre, sur le parking de la salle polyvalente. *Rens. 06 79 98 77 85.*

■ **53 - Laval.** De février à novembre, de 10h à 13h, parking du Quick. *Rens. West American Cars, 06 74 78 35 90.*

■ **55 - Levoncourt.** De 9h à 16h, sur le parking Chez Catharina, 5 Grande rue. *Rens. 06 85 86 87 85.*

■ **56 - Plescop.** De 10h à 13h, sur le parking du magasin Carrefour Contact. *Rens. ASPYC, 06 60 65 33 44.*

■ **59 - Cambrai.** Au port de Cantimpré, de 9h30 à 12h30. *Rens. ACBA, 07 60 06 94 11.*

■ **59 - Nomain.** De 10h à 12h, derrière l'église. *Rens. Les Vieilles Bielles Warlaing, 03 27 27 97 28.*

■ **62 - Lumbres.** 2 bis rue Emile Zola. *Rens. Francis, 03 21 39 75 34.*

■ **71 - Autun.** Sur la place du Champ de Mars, à partir de 10h. *Rens. 03 85 52 77 61.*

■ **76 - Fécamp.** Sur le parking du Carrefour, de 10h à 13h. *Rens. 02 35 28 74 32.*

■ **77 - Mitry-Mory.** Sauf juillet, août et septembre. De 9h à 12h. *Rens. 01 48 16 90 45.*

■ **78 - Maisons-Laffitte.** A partir de 10h30, à l'hippodrome. *Rens. 01 39 12 19 38.*

■ **84 - Caderousse.** De 9h à 12h30, cours Guy Moquet, UNIQUEMENT LES MOIS DE 5 DIMANCHES. *Rens. 04 13 07 73 84 ou 06 22 74 25 20.*

■ **87 - Saint-Yrieix-la-Perche.** De 9h30 à 12h30, sur la place de la Nation. *Rens. ACA, 06 74 43 86 55.*

■ **88 - La Bresse.** De 9h à 12h, au complexe sportif. *Rens. Club Rétro Loisirs Ligne Bleue, 03 29 25 96 01.*

■ **88 - Contrexéville.** Devant la Galerie thermale, de 9h à 12h (d'avril à septembre). *Rens. CARV, 06 63 13 35 83.*

■ **90 - Belfort.** Rue piétonne, de 10h à 12h. *Rens. Belfort Auto Rétro, 06 61 11 44 10.*

■ **91 - Linas.** A partir de 10h, place de la Mairie. *Rens. 01 69 80 14 36.*

■ **91 - Sainte-Geneviève des-Bois.** Sauf décembre, de 10h à 12h30, sur le parking de l'Hôtel de Ville, place Roger Perriaud. *Rens. 06 88 64 98 36.*

■ **91 - Breuillet.** De 10h à 13h sur le parking Netto. *Rens. 06 61 14 91 82.*

COLOMIERS
5 min de TOULOUSE
14 et 15 SEPTEMBRE 2019
41ème BOURSE
d'échanges AUTO-MOTO
Hall COMMINGES
2.000 m2 intérieur - 2.000 m2 extérieur
Parking réservé aux visiteurs en auto et moto ancienne - ENTRÉE GRATUITE
Tél. 06 03 31 05 16 - CARMP@wanadoo.fr - www.carmp.fr

27 juillet

■ **03 - Journée de roulage à Lurcy-Lévis.** *Organisé(e) par Circuits Alain's Passion, 22 avenue du Maréchal Lefebvre, 77340 Pontault-Combault. T. : 05 55 63 34 78 ou 06 87 04 65 06.*
- www.circuitsalainspassions.com.
Ouverte à toutes les marques de voitures récentes, anciennes, de collection, de piste et aux prototypes. Roues couvertes obligatoires.

■ **60 - Sortie Renault et Alpine sur les Routes de l'Oise.** *Organisé(e) par CAR Pays des Sources, Didier Sochard, Mairie, 1 place de Verdun, 60490 Ressons-sur-Metz. T. : 03 75 46 11 62.*
- www.alpinerenaultressons.com
- carpaysdessources@yahoo.com.
Au départ du centre culturel, balade au road-book d'une centaine de kilomètres réservée aux Renault et Alpine de plus de 30 ans, aux véhicules sportifs d'hier et d'aujourd'hui et aux voitures d'exception. *Horaires : à partir de 12h.*

27 et 28 juillet

■ **03 - Vichy Elégance.** *Organisé(e) par Belles Mécaniques en Bourbonnais, 7 bis rue de la Fontaine, 03260 Billy. T. : 06 81 57 20 13 ou 06 65 23 32 66.*
- www.belles-mecaniques.com
- belles.mecaniques@yahoo.fr.
Au Parc des Sources.

■ **33 - Exposition et découverte touristique à Saint-Emilion.** *Organisé(e) par Club Mecateam, 25 la Grave, 33390 Vignonet. T. : 07 82 09 19 48.*
- www.mecateam.fr
- contact@mecateam.fr.
Exposition de véhicules le samedi, balade le dimanche autour de Saint-Emilion.

■ **41 - La Route 41 à Thenay.** *Organisé(e) par Les Circuits du Val-de-Loire, 20 rue de Phages, 41400 Thenay. T. : 06 40 33 93 93 ou 06 33 23 70 61.*
- www.circuitsvaldeloire.fr
Rassemblement de voitures US, Harley-Davidson, camions US, motos. Parade, village exposants, camping et concerts.

■ **46 - Festival National des Vieilles Mécaniques de Cazals et Montcléra.** *Organisé(e) par Association Quercynoise des Vieilles Mécaniques, Route de Montcléra, 46250 Cazals. T. : 06 75 03 71 30.*
- www.vieillesmecaniques.com.
Rassemblement de matériel agricole motorisé (tracteurs et moteurs fixes), concours de labours et bourse d'échanges.

■ **46 - Les Chemins Creux de Troteligotte.** *Organisé(e) par Club Auto Legend, 51 route de Bessières, 31240 L'Union. T. : 06 62 27 65 14.*
- www.auto-legend.fr
- jeseguin@orange.fr.
Balade dans le Lot.

■ **68 - Week-end Véhicules en uniforme à Mulhouse.** *Organisé(e) par Cité de l'Automobile Collection Schlumpf, 15 rue de l'Epée, 68100 Mulhouse. T. : 03 89 33 23 21.*
- www.citedelautomobile.com.
Rassemblement de véhicules de pompiers et militaires, camp militaire, engins radiocommandés.

28 juillet

■ **01 - Exposition de voitures anciennes à Hotonnes.** *Organisé(e) par CSC, Philippe Raymond, 21 rue Charles Baudelaire, 69680 Chassieu. T. : 06 58 41 03 12.*
- philippe.raymond69680@gmail.com.
A la station de ski des Plans d'Hotonnes, exposition de voitures anciennes, sportives et youngtimers. *Horaires : 9h-17h30.*

■ **14 - Rallye des Vieilles Pétoires.** *Organisé(e) par Rétro Auto Club Normand, BP 155, 14010 Caen Cedex. T. : 06 79 71 33 82.*
- www.club-racn.fr
- clubracn@yahoo.com.

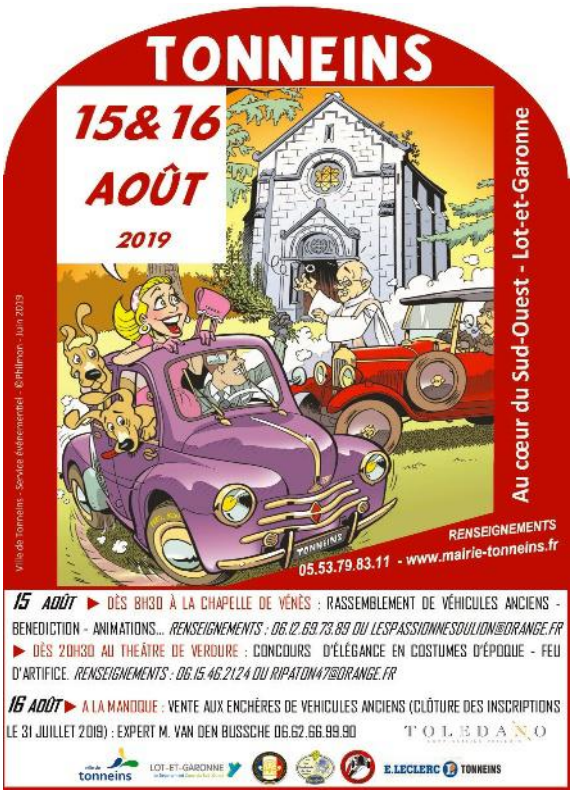
■ **16 - Rassemblement à Villebois-Lavalette.** *Organisé(e) par Dominique Douet, 20 route de Charmant, 16320 Villebois-Lavalette. T. : 09 67 89 73 15 ou 06 81 26 43 42.*
- mf.1960@hotmail.fr.
Sur le parking du Bricorama, avenue Maison-Blanche, rassemblement d'autos et de motos anciennes et de prestige. *Horaires : 10h-12h30.*

L'AIGLE (61) Dimanche 20 Octobre 2019
Hall du Grû de 8h à 18h
22è BOURSE D'ÉCHANGE
Autos, Motos, Tractos et dérivés
Expo : 100 ANS DE CITROËN
Entrée visiteurs gratuite - Restauration sur place - Parking réservé aux véhicules anciens
Renseignement et inscription : LES AMIS DE LA TRACTION - MICHEL FÉRET
112 av. du Mont Saint-Michel - 61300 L'AIGLE - Tél : 02 33 24 01 67
www.lesamisdelatraction.fr

■ **31 - Sortie en 2 CV à Colomiers.** *Organisé(e) par Club Auto Rétro Midi-Pyrénées, 1 allée Abel Boyer, 31770 Colomiers. T. : 06 03 31 05 16.*
- www.carmp.fr
- carmp@wanadoo.fr.
En direction du Midi toulousain.

■ **44 - 16e Maxi 5 au Pouliguen.** *Organisé(e) par Association Grand Tourisme Orvaltais, Jean-Paul Durand, 34 rue Hubert de la Brosse, 44700 Orvault. T. : 06 07 46 62 59.*
- asso-gto@orange.fr.
Sur le parking du magasin Intermarché, rassemblement de véhicules de plus de 30 ans, voitures sportives contemporaines et deux-roues de plus de 40 ans. *Horaires : 10h30-13h.*

■ **49 - Sortie des Caisses Carrées à Longué.** *Organisé(e) par Le Rétroviseur Saumurois, BP 205, 49411 Saumur Cedex. T. : 06 14 88 26 37.*
- retroviseursaumurois.e-monsite.com



- jf-h-cosy-yeye@orange.fr.
Rassemblement de véhicules anciens pour l'anniversaire des 100 ans de Citroën.

■ **55 - Ecureytromobile à Montiers-sur-Saulx.** *Organisé(e) par Art et Collection de la Saulx et du Perthois, 5 rue de Ribeaucourt, 55290 Biencourt-sur-Orge. T. : 03 29 75 93 92 ou 06 87 49 85 75.*
- thierrymichel@sfr.fr.
A la salle du Pré Aubert, rassemblement de véhicules anciens, balade le matin et exposition l'après-midi. Ouvert aux voitures de plus de 30 ans. *Horaires : à partir de 8h.*

■ **60 - 1er Vide-garages à Ressons-sur-Matz.** *Organisé(e) par Club Alpine Renault Pays des Sources, Didier Sochard, Mairie, 1 place de Verdun, 60490 Ressons-sur-Matz. T. : 03 75 46 11 62.*
Au Centre culturel, rassemblement de véhicules anciens, autos, motos, utilitaires et tracteurs, bourse de pièces détachées, miniatures et automobilia, parade en ville. *Horaires : à partir de 9h. Défilé à 10h30.*

■ **61 - Pélerinage Automobile à Saint-Christophe-le-Jajolet.** *Organisé(e) par L'Archiconfrérie de Saint-Christophe-le-Jajolet, La Rousselière, 61570 Boischampré. T. : 06 43 51 25 88.*
Rassemblement de tous types de véhicules anciens (autos, motos, utilitaires).

■ **62 - Mer et Maire au Touquet.** *Organisé(e) par Alfa Club du Nord, 23 bis rue Paul Doumer, 02300 Chauny. T. : 07 50 97 14 31.*
- alfa.club@yahoo.fr.
Au départ de l'aéroport du Touquet, rallye fléché ouvert à toute Alfa Romeo. Traversée de l'Artois et de la Picardie vers Corbie.

■ **63 - Sortie Youngtimers à Clermont-Ferrand.** *Organisé(e) par Les Rétromobiles Limousines, 8 rue Pierre de Fermat, 87280 Limoges. T. : 06 21 41 13 67 ou 06 17 03 92 43.*
- www.retromobiles-limousines.fr
- anch.redon@orange.fr.
Ouverte aux véhicules de 1970 à fin 1990. Visite du Musée Michelin à Clermont-Ferrand.

■ **67 - Rallye des Soupapes Grillées à Hilsenheim.** *Organisé(e) par Les Vieilles Soupapes du Ried, 55 rue de l'Eglise, 67600 Hilsenheim. T. : 03 88 85 45 08 ou 06 84 85 12 43.*
- garage.haegeli@orange.fr.
Au départ de l'étang de pêche, rallye ouvert aux véhicules de plus de 30 ans. *Horaires : à partir de 7h30.*

3 août

■ **43 - Bourse de véhicules anciens à Pradelles.** *Organisé(e) par Le Rétromobile du Haut-Allier, 13 rue Croix-de-Chapel, 48300 Langogne. T. : 04 66 46 67 20 ou 06 76 33 40 44.*
- retromobilehautallier.wordpress.com
- retromobilehautallier@gmail.com.
Au stade de foot, tous véhicules acceptés, autos et motos anciennes. *Horaires : 8h-18h30.*

■ **87 - Balade des 4 CV en Limousin.** *Organisé(e) par Les Rétromobiles Limousines, 8 rue Pierre de Fermat, 87280 Limoges. T. : 06 21 41 13 67 ou 06 17 03 92 43.*
- www.retromobiles-limousines.fr
- anch.redon@orange.fr.

Tous modèles sur base de Renault 4 CV acceptés.

3 et 4 août

■ **11 - 11e Bourse d'échanges à Limoux.** *Organisé(e) par Tout Tacot Limouxin, 36 avenue Oscar Rougé, 11300 Limoux. T. : 06 30 05 30 52.*
- www.touttacotlimouxin.fr
- contact@touttacotlimouxin.fr.
Au complexe sportif Louis Trémesaygues, exposition de tous véhicules anciens. *Horaires : 9h-18h.*

■ **16 - Grand Prix Historique de Garat.** *Organisé(e) par Racer Club de France, Michel Labarde, 1237 route de Dirac, 16410 Garat. T. : 06 81 16 95 06.*
Roulage sur circuit privé ouvert à tous types de véhicules, tourisme, racer et cyclecars sport.

■ **17 - 8e Rassemblement Maison Daviaud à Chamouillac.** *Organisé(e) par Raid Dingue de 4L, Maison Daviaud, Domaine de la Coussaïe, 17130 Chamouillac. T. : 06 32 22 70 09.*
- daviaudr@gmail.com.
Rassemblement de Renault 4L, Citroën 2 CV, VW Cox et dérivés. Baptêmes en hélicoptère le samedi. *Tarif(s) d'entrée : gratuit.*

■ **Belgique - A l'assaut des Remparts à Mouscron.** *Organisé(e) par Tacot Club Mouscronnois, 5 rue de l'Etoile, 7711 Dottignies (Belgique). T. : 00 32 56 34 41 74.*
- www.tacotclubmouscronnois.com
- chvdw1960@gmail.com.

■ **Espagne - Fira Classic Espunyola.** *Organisé(e) par Juann Muntada, Casa Collet, 08614 L'Espunyola (Espagne). T. : 00 34 639 326 157.*
- www.classicespunyola.blogspot.fr
- colletbosoms@gmail.com.
Au local social, exposition-bourse d'échanges d'autos, motos, cycles, tracteurs.. *Horaires : 9h-20h (samedi), 9h-15h (dimanche).*

4 août

■ **02 - Le VASE invite à Soissons.** *Organisé(e) par Les Véhicules Axonais Sensibles à l'Evasion, 228 rue Saint-Antoine, 02200 Vauxbuin. T. : 03 23 73 11 81 ou 06 74 38 42 99.*
- bordesgerard@neuf.fr.
Rassemblement de populaires, sportives, véhicules d'exception, utilitaires, caravanes, tracteurs et deux-roues de + de 30 ans. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 10h-12h30.*

■ **22 - Fête de la Mécanique ancienne à Plouguernével.** *Organisé(e) par Association Breizh Traou Goz, 7 Locoal, 22110 Plouguernével. T. : 06 71 19 45 23.*
- breiztraougoz.over-blog.fr
- dede.lemaoult@wanadoo.fr.
Concentration et défilé de tous types de véhicules anciens et de collection, battage à l'ancienne.

■ **24 - 15e Rassemblement à Montcaret.** *Organisé(e) par Comité des Fêtes, Fabien Noble, 69 avenue du Périgord, 24230 Vélines. T. : 06 83 10 71 85 ou 06 27 94 42 72.*
- fabiennoble@orange.fr.
Exposition d'autos, motos et tracteurs anciens, de véhicules historiques et de compétition. Randonnée cartographique à 9h.

■ **24 - Fête des battages à Saint-Cybranet.** *Organisé(e) par Les Vieilles Bielles Agricoles du Périgord, Mairie, 24250 Saint-Cybranet. T. : 06 22 40 60 27 ou 06 40 51 1 21.*
- michel.baugin@wanadoo.fr.
Exposition d'autos, motos et tracteurs anciens, de véhicules historiques et de compétition. Randonnée cartographique à 9h.

■ **32 - Exposition et vide-garages à Cologne.** *Organisé(e) par Comité des Fêtes, Arnaud Carme, 5 rue Encabane, 32430 Cologne. T. : 06 07 95 05 23 (exposition) ou 06 73 97 80 36 (vide-garages).*
- arnaudcarme@gmail.com.
Place de la Halle, exposition d'autos et motos, tracteurs et vide-garages. *Tarif(s) de location : 2 euros le mll. Horaires : 10h-17h.*

■ **39 - 8e Exposition de Véhicules d'Epoque à Etrepigney.** *Organisé(e) par Comité des Fêtes, 18 rue de l'Etang, 39700 Etrepigney. T. : 06 32 35 75 43 ou 06 82 46 05 46.*
- eric.pierre30@wanadoo.fr.
Rassemblement de véhicules d'époque, autos et motos, balade de 50 km le matin, bourse d'échanges. *Tarif(s) de location : gratuit. Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 7h-18h.*

■ **53 - Exposition-Bourse à Javron-les-Chapelles.** *Organisé(e) par AVPJ, Virginie Pelé, La Boisgendrière, 53250 Madré. T. : 07 84 92 89 01.*
- avpj@orange.fr.
Bourse d'échanges, exposition de véhicules antérieurs à 1979, motos, tracteurs, autos, miniatures, vide-greniers. *Tarif(s) d'entrée : 1,50 euro. Horaires : 6h30-18h30.*

■ **55 - 1re Rétro Parade à Ecurey/Montiers.** *Organisé(e) par Saulx Uti-*

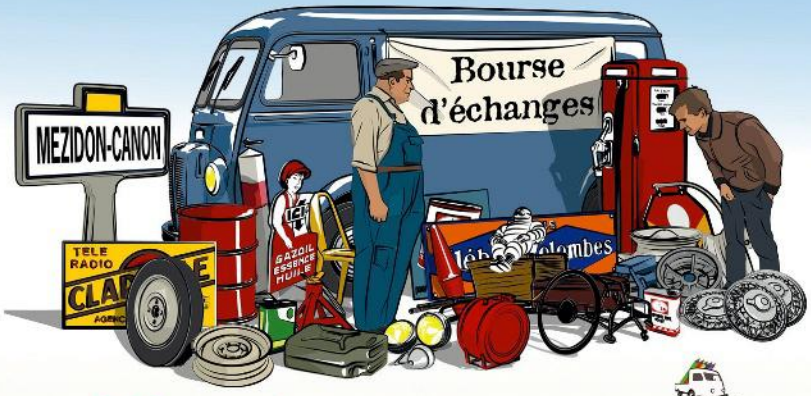
Guémené-Penfao 44
Dimanche 13 Octobre 2019
14e BOURSE-EXPO
Salle des fêtes de GUÉMENÉ : Bourse aux pièces
Salle du Pré Vert (à 100m) : Bourse aux miniatures

Entrée gratuite pour les visiteurs
Buvette et restauration sur place

Autos, motos, cyclos, véhicules militaires et accessoires
2 SALLES D'EXPOSITIONS ! ENCORE PLUS D'EXPOSANTS
Organisation : Les Vieux Pistons Guéménéens
Informations : Philippe RICHOMME au 06.68.09.45.66
Inscriptions exposants téléchargeables sur : http://vpg1.e-monsite.com

Rétro Auto Club Normand CAENA FFVE N° 117

Le R.A.C.N. organise sa
26ème BOURSE D'ECHANGES



www.retrographie.com
250 stands
Entrée gratuite
Mézidon-Canon (14)
Parc du château du Breuil - Parking de la Loco.
Le 15 Septembre 2019
Grand parking pour véhicules anciens

Pièces - Documents - Accessoires - Publicités - Jouets - Etc...
AUTO - MOTO - VELO - UTILITAIRE - TRACTEUR

Organisation : Rétro Auto Club Normand. Renseignements et inscriptions : M. GALLIENNE au 02. 31. 62. 55. 06 ou 06. 88.14.95.43
Buvette - Saucisses - Frites toute la journée

deesoude CLASSIC
NISSAN deesoude

litaires, 17 Le Fourneau, 55500 Dammarie-sur-Saulx. T. : 06 81 56 24 24.
Exposition de voitures, motos, utilitaires et tracteurs. Parade à 13h30. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : à partir de 9h.*

■ **57 - Exposition de véhicules anciens à Herny.** *Organisé(e) par Comité des Fêtes, Rémi Bana, route de Vattimont, 57580 Herny. T. : 06 86 10 01 43. - remibana@gmail.com.*
Au stade de foot, exposition de véhicules anciens, sportifs et de prestige. *Tarif(s) de location : gratuit. Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : à partir de 8h.*

■ **58 - Bourse d'échanges à La Machine.** *Organisé(e) par Association de Sauvegarde d'Anciens Matériels Agricoles, Puits des Minimes, 1D rue de Décize, 58260 La Machine. T. : 03 86 50 46 93 ou 06 68 21 64 35.*
Au Puits des Minimes, brocante et vide-greniers, exposition d'autos anciennes, machines agricoles et poids lourds. Dans le cadre de la Fête de la moisson. *Horaires : 8h-19h.*

■ **61 - 3e Concentration Auto Rétro de Ménil-Hermei.** *Organisé(e) par Association du Patrimoine, Le Bourg, 61210 Ménil-Hermei. T. : 02 33 35 29 22 ou 06 03 88 16 30. - garage.joelchauvin@wanadoo.fr.*
Rassemblement de véhicules anciens, bourse d'échanges aux pièces détachées, foire à tout, petite balade en Suisse normande, 50e anniversaire de la Peugeot 304. *Tarif(s) de location : 2 euros le m/l. Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 8h-19h.*

■ **88 - Rassemblement de voitures anciennes à Contrexéville.** *Organisé(e) par Association du Rétro Vosges, 447 rue de Savignonrupt, 88800 Vittel. T. : 06 22 90 13 81.*
Au lac, exposition de voitures anciennes et youngtimers et deux-roues. Promenade l'après-midi dans les environs de Vittel et Contrexéville. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 9h-13h.*

7 août

■ **83 - Roulages libres au Luc.** *Organisé(e) par Circuit du Var, route des Mayons, 83340 Le Luc. T. : 04 94 50 37 00. - www.circuitduvar.com - contact@circuitduvar.com.*
Roulage auto libre en sessions alternées : GT et monoplaces. Véhicules répondant aux critères RTS de la FFSA (100 Db). *Horaires : 8h30-12h et 14h-17h30.*

Du 9 au 11 août

■ **63 - Course de Côte du Mont-Dore Chambon-sur-Lac.** *Organisé(e) par ASA du Mont-Dore, BP 45, 63240 Le Mont-Dore. - www.coursedecote-montdore.com.*
Championnat de France de la Montagne VHC.

■ **88 - Montée historique du Ballon d'Alsace.** *Organisé(e) par Historally, 34, rue du Vieux Chaumont, 88200 Saint-Nabord. T. : 06 08 07 87 13. - www.monteeballondalsace.com - mail@historally.com.*
Démonstration commémorative sur route fermée de 9 km. 4 montées sont prévues. Réservé aux voitures de plus de 30 ans à partir de 1906. Vérifications techniques et administratives le samedi, montées le dimanche. Inscription obligatoire.

10 août

■ **92 - Rencontre à Rueil-Malmaison.** *Organisé(e) par Club Mercedes-Benz de France, section Youngtimers. T. : 06 16 38 65 95 ou 06 75 80 56 90. - mb-france.mercedes-benz-clubs.com - pierre-caron@wanadoo.fr - jmanuel.g@wanadoo.fr.*
Au MB Center, rencontre ouverte à toutes les Mercedes-Benz. *Horaires : à partir de 10h30.*

10 et 11 août

■ **03 - Journée de roulage à Lurcy-Lévis.** *Organisé(e) par Circuits Alain's Passions, 22 avenue du Maréchal Lefebvre, 77340 Pontault-Combault. T. : 05 55 63 34 78 ou 06 87 04 65 06. - www.circuitsalainspassions.com - alain.rolland44@sfr.fr.*
Ouverte à toutes les marques de voitures récentes, anciennes, de collection, de piste et aux prototypes (roues couvertes obligatoires).

Du 10 au 15 août

■ **30 - Bourse d'échanges et rassemblement de véhicules anciens à Saint-Jean-de-Maruéjols.** *Organisé(e) par Les Belles d'Autrefois, 1 rue de la Maréchal, 30430 Saint-Jean-de-Maruéjols. T. : 06 77 30 09 00. Tarif(s) de location : 30 euros l'emplacement. Tarif(s) d'entrée : 3 euros. Horaires : 8h-18h.*

11 août

■ **13 - Concentration autos-motos à Rognes.** *Organisé(e) par Ecurie du Verrou, 997 chemin des Revenants, 13320 Bouc-Bel-Air. T. : 06 63 79 71 45. - www.ecurie-du-verrou.fr - rogercrambes@hotmail.fr.*
A l'Hostellerie des Vins de Rognes, rassemblement multimarque. *Horaires : 9h-13h.*

■ **24 - Concentration à Saint-Avit-Sénieur.** *Organisé(e) par Les Amis de Saint-Avit-Sénieur. T. : 07 86 08 60 21.*
Concentration de véhicules de plus de 25 ans dans le bourg. *Horaires : 9h-18h.*

■ **24 - Exposition de voitures anciennes à Saint-Victor.** *Organisé(e) par Montpon Autos Rétro Motos Multimarques, 13 avenue André Malraux, 24700 Montpon-Ménestérol. T. : 06 08 85 19 39.*
Dans le cadre de la brocante et de la Grande Fête.

■ **27 - Rassemblement à Verneuil-sur-Avre.** *Organisé(e) par Club des Vieux Boulons, Gérard Portant, lieu-dit La Touche, 61190 Irai. T. : 02 33 34 76 13. - clubdesvieuxboulons@orange.fr.*
Place de la Madeleine, côté Parvis, rassemblement de véhicules anciens, voitures et motos anciennes. *Horaires : 9h30-12h30.*

■ **30 - Auto Moto Rétro à Brouzet-Lèz-Alès.** *Organisé(e) par Lez Anims, Le Grand Raboutié, 30340 Les Plans. T. : 06 43 21 08 48. - lezanims@outlook.fr.*
Au Champ de Foire, rassemblement de voitures et motos anciennes. Balade le matin. Bourse aux pièces détachées, vide-greniers et marché de l'artisanat. *Horaires : 6h-19h. Balade à 11h.*

14 et 15 août

■ **44 - 11e Bourse d'échanges de La Baule.** *Organisé(e) par Comité des Fêtes, Résidence La Torre, 8 avenue de Noelles, BP 143, 44504 La Baule Cedex. T. : 02 99 90 78 68. - www.comitedesfeteslabaule.com*
Au stade François André, jouets anciens de collection et automobilia. Dans le cadre du 90e Concours d'élégance automobile. *Tarif(s) de location : 40 euros la table. Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 9h-19h (mercredi), 9h-17h (jeudi).*

15 août

■ **77 - 2e Rendez-vous de la mi-août à Guermantes.** *Organisé(e) par A la Recherche des Autos Perdues, Mairie, 6 allée du Moulin de*

Quel abonnement allez-vous choisir cet été ?

Jusqu'à **44%** de réduction

AUTOMOBILE

HEBDOMADAIRE
51 nº 135 € (au lieu de ~~244,80 €~~)
AUTO HEBDO
Toute l'activité sportive auto nationale et mondiale.

MENSUEL
11 nº 36 € (au lieu de ~~46,90 €~~)
GAZOLINE
Tout sur la voiture ancienne et ses fiches techniques.

MENSUEL
12 nº 49 € (au lieu de ~~70,80 €~~)
ECHAPPEMENT
Le sport auto national et régional.

BIMESTRIEL
6 nº 37 € (au lieu de ~~47,40 €~~)
ECHAPPEMENT CLASSIC
L'univers des compétitions automobiles historiques.

BIMESTRIEL
6 nº 28 € (au lieu de ~~33 €~~)
BERLINETTE
Toute l'actualité et l'histoire d'Alpine et des Renault sportives.

TRIMESTRIEL
4 nº 28,50 € (au lieu de ~~33 €~~)
MILLE MILES
Le premier magazine entièrement consacré à l'Alpine.

TRIMESTRIEL
4 nº 23 € (au lieu de ~~27,60 €~~)
AMERICAN MUSCLE CAR
Les réalisations US.

ABONNEZ VOUS

BIMESTRIEL
6 nº 29 € (au lieu de ~~34,80 €~~)
NITRO
Pour les amateurs de voitures américaines de collection.

BIMESTRIEL
6 nº 34 € (au lieu de ~~40,80 €~~)
SPEEDSTER
L'univers de la Porsche ancienne.

MENSUEL
11 nº 64 € (au lieu de ~~71,50 €~~)
AUTO MODÉLISME
Le modélisme et le slot du 1/43e au 1/18e.

BIMESTRIEL
6 nº 32,50 € (au lieu de ~~39 €~~)
4L MAGAZINE
Consacré à la 4L.

BIMESTRIEL
6 nº 29 € (au lieu de ~~33 €~~)
2CV MAGAZINE
La passion de la 2CV.

TRIMESTRIEL
4 nº 19,90 € (au lieu de ~~27,20 €~~)
COMBI
Pour les passionnés qui roulent, vivent et voyagent dans ce mythique véhicule.

MENSUEL
10 nº 49 € (au lieu de ~~58 €~~)
SUPER VW
Spécialiste de Volkswagen et surtout de la coccinelle.

TÉLÉVISION - SPORTS - BIEN-ÊTRE

HEBDOMADAIRE
52 nº 76,80 € (au lieu de ~~83,20 €~~)
TÉLÉCÂBLE SAT HEBDO
Le magazine télé le plus complet.

BIMESTRIEL
6 nº 32,50 € (au lieu de ~~39 €~~)
PARAPENTE MAG
Découvrez l'essentiel du parapente.

TRIMESTRIEL
4 nº 22 € (au lieu de ~~26 €~~)
SOPHROLOGIE
L'univers du bien-être.

HISTOIRE

TRIMESTRIEL
4 nº 32 € (au lieu de ~~39,60 €~~)
14/18
Le magazine de la Grande Guerre.

TRIMESTRIEL
4 nº 32 € (au lieu de ~~39,60 €~~)
STORIA CORSA
l'histoire de la Corse, de la Préhistoire à nos jours.

TRIMESTRIEL
4 nº 32 € (au lieu de ~~39,60 €~~)
NAPOLÉON 1er
Le magazine du Consulat et de l'Empire.

TRIMESTRIEL
4 nº 32 € (au lieu de ~~39,60 €~~)
NAPOLÉON III
Le magazine du Second Empire.

TRIMESTRIEL
4 nº 32 € (au lieu de ~~39,60 €~~)
CHÂTEAU DE VERSAILLES
De l'Ancien Régime à nos jours.

TRIMESTRIEL
4 nº 32 € (au lieu de ~~39,60 €~~)
PARIS, DE LUTÈCE À NOS JOURS
Histoire, patrimoine et découverte de la Capitale.

Hommell GROUPE

BULLETIN D'ABONNEMENT

à retourner sous enveloppe affranchie avec votre règlement à :
SFEP - 60643 Chantilly cedex

MULTIETE19

JE M'ABONNE AUX MAGAZINES SUIVANTS :
N° _____ _____ _____ _____ _____

POUR UN MONTANT DE : _____ €

Tarifs hors France métropolitaine : nous consulter au 01 45 36 20 35.

JE RÈGLE DE LA MANIÈRE SUIVANTE :

☐ Chèque bancaire ou postal à l'ordre de SFEP

☐ CB : N° ____ / ____ / ____ / ____

Date de validité : ____ / ____

Cryptogramme : ____

Signature obligatoire :

Découvrez nos offres sur hommell-magazines.com

COORDONNÉES DE L'ABONNÉ ☐ M. ☐ Mme ☐ Mlle

Nom : _____

Prénom : _____

Adresse : _____

Cplt d'adresse *(résidence, lieu dit, bâtiment…)* : _____

Code postal : _____ Ville : _____

Je laisse un numéro de téléphone et un mail pour le suivi du ou des abonnements.

Téléphone : _____

E-mail : _____

☐ J'accepte de bénéficier par email des offres spéciales proposées par les sociétés du groupe Hommell (**SFEP, SETC, HB Publications, SENO, SEAL, MILLE MILES) et SOTECA

☐ J'accepte de bénéficier par email des offres des partenaires sélectionnés par SFEP (partenaires dans le domaine télévision, automobile, histoire, santé, sports et loisirs)

Cette offre non cumulable est valable 2 mois, dans la limite des stocks disponibles. Vous disposez d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception du magazine en notifiant clairement votre décision à notre service abonnements. Vous recevrez votre premier numéro au minimum 3 semaines après votre commande. Les délais de livraison sont des délais moyens et correspondent aux délais de traitement et à la livraison pour les articles à destination de la France Métropolitaine. Les sociétés du Groupe HOMMELL **, situées à : Les Ecluses - 28 quai Galliéni - 92150 Suresnes, sont responsables de traitement chacune pour les magazines qu'elles éditent et collectent des données afin de réaliser l'abonnement à ceux-ci. Vos données sont transmises aux sociétés en charge de la gestion de l'abonnement. Vos données sont conservées pendant 5 ans. Si vous ne fournissez pas l'ensemble des champs mentionnés ci-dessus, les sociétés du groupe HOMMELL ne pourront pas procéder aux abonnements. Vos données sont susceptibles d'être transférées pour des raisons techniques vers un pays hors UE avec un encadrement approprié. Vos données postales sont susceptibles d'être transmises à nos partenaires commerciaux. Si vous ne le souhaitez pas, cochez cette case : ☐. Vous êtes susceptible de faire l'objet d'étude de préférence. Vous pouvez exercer vos droits d'accès, de rectification, de limitation, de portabilité, d'opposition, d'effacement et définir vos directives post-mortem à l'adresse mail du délégué à la protection des données :dpo@hommell.com ou à l'adresse postale ci-dessus. SAS SFEP - RCS Nanterre 333 454 148.

en voitures anciennes (1950 - 1990)
AUTO-RETRO-PASSION 49
PROGRAMME 2020
à découvrir sur retrocalage.com et sur http://arp49.free.fr
LES LACS ITALIENS FIN AOUT 2020 AUTO - RETRO - PASSION 49 - FRANCE
L'AUTRICHE FIN JUIN AUTO - RETRO - PASSION 49 - FRANCE
FIN SEPTEMBRE LA TOSCANE AUTO - RETRO - PASSION 49 - FRANCE
FIN MAI BALADE CORSICA AUTO - RETRO - PASSION 49 - FRANCE
sur notre site : http://arp49.free.fr
06 87 68 66 97 - 02 40 98 18 72 - arp49@orange.fr

la Saule, 77600 Guermantes. T. : 07 68 43 07 70. - autosperdues@hotmail.fr.
Place du Temps Perdu, rassemblement de tous véhicules de plus de 20 ans. *Horaires : 10h-18h.*

15 et 16 août

■ **47 - Rassemblement et bénédiction à Tonneins.** *Organisé(e) par Mairie et Les Passionnés du Lion. T. : 06 12 69 73 89.*
Concentration de véhicules anciens, bénédiction le jeudi, concours d'élégance en costumes d'époque, vente aux enchères le lendemain à la Manoque.

17 et 18 août

■ **74 - 33e Rassemblement à Rumilly.** *Organisé(e) par Club Auto Rétro de l'Albanais, Maison de l'Albanais, rue de l'Annexion, 74150 Rumilly. T. : 06 95 48 89 76.*
Au boulodrome, rassemblement d'autos et motos anciennes et vintage. Bourse aux pièces détachées, revues techniques, accessoires, outillage et miniatures. Balade le dimanche. *Tarif(s) d'entrée : 3,50 euros, gratuit pour les - de 15 ans et l'équipage des véhicules d'avant 1950. Horaires : 9h-18h (samedi), 9h-17h (dimanche). Balade le dimanche de 10h à 12h.*

18 août

■ **14 - Festival Rétro à Saint-Aubin-des-Bois.** *Organisé(e) par Martial Besnier, La Davière, 14380 Saint-Aubin-des-Bois. T. : 02 31 66 05 20. - www.festival-retro.com - eurl.besnier@orange.fr.*
Exposition de voitures anciennes, de camions d'avant 1914, machines à vapeur et moteurs anciens et véhicules ayant participé à la Libération. *Horaires : à partir de 10h.*

■ **17 - 9e Vide-garages de La Rochelle.** *Organisé(e) par Amicale Rochelaise de Véhicules Anciens, 1 rue Gaspard Monge, 17000 La Rochelle. T. : 06 51 21 41 85. - secretariat.arva@gmail.com.*
Sur le port des Minimes, avenue du Lazaret, exposition de véhicules anciens. *Horaires : 8h-18h.*

■ **23 - 20e Bourse d'échanges à Saint-Martial-le-Mont.** *Organisé(e) par ASASM, Mairie, 20 route d'Ars, 23150 Saint-Martial-le-Mont. T. : 05 55 62 42 51 ou 05 55 62 48 18.*
Exposition de véhicules anciens, vente de pièces détachées autos, motos, tracteurs, véhicules de collection. *Horaires : 8h-19h.*

■ **27 - 2e Rassemblement de véhicules anciens au Fidélaire.** *Organisé(e) par Nicolas Canu, 1 rue de la Tranchée, 27190 Le Fidélaire. T. : 06 47 36 04 52 ou 06 69 27 60 84.*
Bourse aux pièces détachées, exposition de vieilles mécaniques en tous genres, voitures, motos, tracteurs, camions, machines agricoles. *Horaires : à partir de 9h.*

■ **36 - 12e Rétro Méca Centr'Expo à Ardentes.** *Organisé(e) par Rétro Méca Centre, 2 rue de la Gare, 36120 Ardentes. T. : 06 31 78 30 37. - retromecacentre.e-monsite.com -anc.vehic.36120@free.fr.*
Exposition de véhicules anciens de plus de 30 ans (autos, motos, tracteurs, véhicules publicitaires, sportifs ou exceptionnels), bourse aux pièces détachées.

■ **39 - 13e Exposition-Bourse à Brevans.** *Organisé(e) par Bielles Brévannaises, place Louise et Benjamin Constant, 39100 Brevans. T. : 06 78 17 22 49.*
Bourse d'échanges autos et motos, exposition et présentation des véhicules, promenade le matin. Invités d'honneur : les marques françaises existantes ou disparues. *Horaires : promenade en cortège à 11h.*

Du 22 au 25 août

■ **24 - 51e Rassemblement international de Mathis à Terrasson-Lavilledieu.** *Organisé(e) par Club des Amateurs de Mathis. T. : 06 13 60 19 32 ou 06 87 42 81 98.*
Au départ de l'hôtel Moulin Rouge, balade autour de Terrasson le jeudi, randonnée en Périgord Noir le vendredi et dans la Vallée de la Vézère le samedi. *Frais d'engagement : 350 euros par pers.*

24 et 25 août

■ **Andorre - 41e Balade Pyrénéenne en Andorre.** *Organisé(e) par Club Auto Rétro Midi Pyrénées, 1 allée Abel Boyer, 31770 Colomiers. T. : 06 03 31 05 16.*
Au départ de Toulouse, visite du Musée automobile d'Andorre.

■ **82 - Bourse d'échanges à Nègrepelisse.** *Organisé(e) par Association Bourse Auto Moto de Nègrepelisse, 5 place de l'Hôtel de Ville, 82800 Nègrepelisse. T. : 06 25 64 49 97.*
Sur le parking du collège Fragonard, pièces autos, motos, revues et miniatures. Parking réservé aux véhicules anciens. *Tarif(s) de location : 2 euros le m/l. Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 7h-18h.*

25 août

■ **01 - 3e Grand Prix Rétro à Saint-Etienne-sur-Chalaronne.**

ROUEN EXPO ÉVÉNEMENTS
Rouen Parc Expo
260 exposants dont 80 clubs
Auto Moto Rétro
21 et 22 sept. 2019
Samedi 9h•19h
Dimanche 9h•18h
Invité d'honneur
AMICALE
DIMANCHE 22
Vente aux enchères de véhicules d'exception
Réalisation : Compagnie de Communication . Rouen . Crédit photo Fotolia
salonautomotoretro.com
métropole ROUEN EXPO ÉVÉNEMENTS actu.fr Côté Rouen France bleu normandie •3 normandie

Organisé(e) par AS01, Mairie, 01140 Saint-Etienne-sur-Chalaronne. T. : 06 82 29 42 04 ou 06 83 54 59 17.
Démonstration de véhicules d'avant-guerre (autos et motos) sur circuit dans le village. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 9h30-18h.*

■ **26 - Concours d'élégance à Portes-les-Valence.** *Organisé(e) par Ecurie Mistral, 705 avenue Pierre Brossolette, 26800 Portes-les-Valence. T. : 06 08 31 22 46.*
Devant la mairie.

■ **42 - Concentration à Mably.** *Organisé(e) par CRAAC, 49 rue Jean Jaurès, 42300 Roanne. T. : 06 83 17 70 61.*
Sur l'aire de Loisirs du Merlin, bourse d'échanges et rassemblement de véhicules de collection. *Horaires : 8h30-18h.*

31 août et 1er septembre

■ **50 - 9e Rassemblement de véhicules anciens à Percy.** *Organisé(e) par Passion Méca Sport, 12 le Hamel aux Louveaux, 50410 Percy. T. : 02 33 61 20 59 ou 06 31 97 52 24.*
Au centre du bourg, bourse d'échanges et rassemblement ouvert à tout véhicule ancien et sportif : autos, motos, camions, tracteurs. *Tarif(s) de location : gratuit. Tarif(s) d'entrée : gratuit.*

■ **63 - 24e Auto-Rétr'Auvergne à Cournon-d'Auvergne.** *Organisé(e) par Issoire Cournon Rétromobile Club, 35 route de Veyre, 63450 Tallende. T. : 04 73 39 47 69.*
Exposition de Ferrari et véhicules de sport, motos anciennes de toutes marques, bourse d'échanges. *Tarif(s) d'entrée : 4 euros, gratuit pour les - de 12 ans.*

■ **67 - Saverne Auto Moto Rétro.** *Organisé(e) par CS Tricolore Saverne. T. : 06 08 78 16 82. - automotoretrosaverne@gmail.com.*
Dans le parc du château des Rohan, bourse d'échanges de pièces de voitures et motos anciennes. *Tarif(s) d'entrée : 5 euros la journée, 8 euros le week-end. Horaires : 8h-19h (samedi), 8h-17h (dimanche).*

■ **Belgique - 10e Rassemblement Renault 4 CV et dérivés à Chimay.** *Organisé(e) par Carbel, rue de la Belle au Bois Dormant, B-1080 Bruxelles.*
Au départ de l'auberge de Poteau-pré, balade de 85 km vers Saint-Quentin le samedi, et dans la région de l'Avesnois le dimanche.

1er septembre

■ **02 - Le VASE invite à Soissons.** *Organisé(e) par Les Véhicules Axonais Sensibles à l'Evasion, 228 rue Saint-Antoine, 02200 Vauxbuin. T. : 03 23 73 11 81.*
Rassemblement de populaires, sportives, véhicules d'exception, utilitaires, caravanes, tracteurs et deux-roues de + de 30 ans. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 10h-12h30.*

■ **25 - 1er Rassemblement de véhicules anciens à Ornans.** *Organisé(e) par Ornans Miniatures. T. : 06 86 52 63 39. - www.ornans-miniatures.fr.*
Exposition d'autos, motos, tracteurs, véhicules militaires et miniatures, bourse aux pièces détachées. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 9h-17h.*

■ **31 - 17e Salon du jouet de Seysses.** *Organisé(e) par Club des Collectionneurs Seyssois, BP 2, 31600 Seysses. T. : 06 08 90 49 73.*
A la salle des Fêtes, miniatures, trains, maquettes, figurines. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 9h-17h.*

■ **59 - Rétroland à Landrecies.** *Organisé(e) par UCA Landrecies Dynamic, 10 avenue de la Marne, 59550 Landrecies. T. : 06 10 48 15 58.*
Exposition de voitures et motos anciennes, d'exception et de prestige, bourse d'échanges. *Tarif(s) de location : 2 euros le m/l (les deux premiers mètres gratuits). Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 8h30-18h30.*

■ **67 - 12e Auto Moto Rétro à Matzenheim.** *Organisé(e) par Comité des Fêtes, 67150 Matzenheim. T. : 06 65 15 79 89.*
Au collège Saint-Joseph. 1 Solex à gagner. *Horaires : 9h-18h.*

Du 1er au 11 septembre

■ **Italie - A la découverte de la Toscane.** *Organisé(e) par Auto Rétro Passion des Mauges 49, La Pohuère, 49530 Bouzille. T. : 02 40 98 18 72 ou 06 87 68 66 97. - arp49.free.fr.*

7 et 8 septembre

■ **57 - 27e Bourse de Créhange.** *Organisé(e) par Autorétro 57, Alain Wernet, Carreau de la Mine, 57960 Créhange. T. : 03 87 93 04 78. - www.autoretro57.fr*
Au complexe sportif, rencontre de véhicules anciens et de collection, youngtimers, bourse aux pièces détachées, miniatures et stands divers automobilia. Expositions sur les thèmes Rosengart, centenaire de Citroën et motos anciennes. Tombola avec une voiture ancienne et de nombreux lots à gagner. *Tarif(s) d'entrée : 6 euros, gratuit pour les véhicules de plus de 30 ans. Horaires : 8h-19h (samedi), 9h-18h (dimanche).*

8 septembre

■ **01 - 10e Rassemblement annuel à Artemare.** *Organisé(e) par Association des Véhicules Anciens du Valromey, Philippe Séchet, 23 grande Rue, 01510 Artemare. T. : 04 79 87 31 17.*
Au gymnase, bourse d'échanges, exposition d'autos et motos de collection. Célébration du centenaire de Citroën. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 9h-18h.*

■ **42 - Bourse annuelle à Chambon-Feugerolles.** *Organisé(e) par Les Vieilles Mécaniques de l'Ondaine, 26 rue de la République, 42500 Le Chambon-Feugerolles. T. : 06 80 10 31 49.*
Au parking de la Forge. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 9h-19h.*

■ **42 - 2e Randonnée de la Route Bleue à Feurs**. *Organisé(e) par Rétromobile Club Forézien, 10 bis rue Montesquieu, 42110 Feurs. T. : 06 08 81 84 12.*
Ouverte à tous les véhicules de collection. Retrouvez le tracé de l'ex RN 82 en complément de la N7.

■ **49 - Bourse d'échanges à Baugé-en-Anjou.** *Organisé(e) par Véhicules anciens de la Vallée du Loir, Place de l'Europe, 49150 Baugé-en-Anjou. T. : 06 70 95 60 80.*
Exposition de véhicules de collection de toutes marques, bourse d'échanges, pièces détachées, miniatures, documentation. Parking pour anciennes. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 8h-19h.*

Du 13 au 15 septembre

■ **31 - Salon Auto Moto Classic de Toulouse.** *Organisé(e) par Toulouse Evénements, Parc des Expositions, rond-point Michel Bénech, CS 44128, 31031 Toulouse Cedex 4. T. : 05 62 25 45 45.*
Exposition dédiée aux autos et motos des années 50 et 60, baptêmes en Ferrari.

14 et 15 septembre

■ **31 - 41e Bourse d'échanges de Toulouse.** *Organisé(e) par Club Auto Rétro Midi Pyrénées, 1 allée Abel Boyer, 31770 Colomiers. T. : 06 03 31 05 16.*
Au Hall Comminges, vente d'autos, motos, pièces détachées, miniatures. *Tarif(s) de location : 8 euros le m/l (int.), 25 euros les 20 m (ext.). Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 8h-18h.*

■ **78 - 2e Rassemblement International de Trabant à Vicq.** *Organisé(e) par Comité des Fêtes, Mairie, 78490 Vicq. T. : 06 74 94 36 35.*
Exposition de véhicules de l'ex-Allemagne de l'Est, balades et animations. *Tarif(s) d'entrée : gratuit pour le public. Horaires : 9h-22h. Frais d'engagement : 15 euros par véhicule exposé pour le week-end.*

Du 14 au 25 septembre

■ **Italie - Rallye Italia 2019.** *Organisé(e) par Savane Aventure, 6 chemin de l'Antenne, 76530 Grand-Couronne. T. : 09 67 32 73 74. - savane-aventure.fr.*
Au départ et à l'arrivée de Gênes. *Frais d'engagement : 1 450 euros par pers.*

15 septembre

■ **14 - 26e Bourse d'échanges de Mézidon-Canon.** *Organisé(e) par Rétro Auto Club Normandie, BP 155, 14010 Caen Cedex. T. : 02 31 62 55 06 ou 06 88 14 95 43. - www.club-racn.fr - clubracn@yahoo.com.*
Dans le parc du château du Breuil, autos, motos, vélos et utilitaires, pièces détachées et accessoires. Parking pour véhicules anciens. *Tarif(s) d'entrée : gratuit.*

■ **21 - 9e Exposition de véhicules anciens de Champagne-sur-Vingeanne.** *Organisé(e) par Association de la Vallée de la Vingeanne, 6 route d'Oisilly, 21310 Champagne-sur-Vingeanne. T. : 06 31 86 13 69.*
Au château d'Etrabonne, exposition d'autos, motos, mobylettes et Solex de collection, rétrocamping et produits vintage, bourse de pièces détachées, vide garages. *Tarif(s) de location : 2 euros le m/l (int.). Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 10h-18h.*

■ **49 - Montée et Parade historique à La Pommeraye.** *Organisé(e) par Ecurie Anjou, BP 12 La Pommeraye, 49620 Mauges-sur-Loire. T. : 06 84 94 32 56 ou 06 72 82 93 75. - jpt.avril@orange.fr.*
Sur le circuit de La Montagne, réservée aux voitures, motos, sidecars d'avant 1995 ainsi qu'aux GT et véhicules de prestige. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : vérifications techniques à 7h30, briefing à 8h45, départ à 9h. Frais d'engagement : à partir de 120 euros.*

■ **60 - Balade à Gerberoy.** *Organisé(e) par Le Loisir de Conduire, 1 allée des Cèdres, 78490 Montfort-l'Amaury. T. : 06 08 73 58 68.*
Balade dans le pays de Bray, restauration et visites guidées incluses. *Horaires : 9h30-19h. Frais d'engagement : 110 euros pour deux.*

21 et 22 septembre

■ **76 - Salon Auto Moto Rétro de Rouen.** *Organisé(e) par Rouen*

Fiche de renseignements Agenda

Organisateurs, clubs, associations, particuliers... Pour annoncer GRATUITEMENT votre manifestation dans l'Agenda, merci de remplir cette fiche le plus précisément possible et de nous la renvoyer à GAZOLINE, Service Agenda, 28 quai Gallieni, 92150 Suresnes.

Date : ..... 2019 Intitulé : .....

Organisé par : .....

Adresse de l'organisateur : .....

CP ..... VILLE .....

Téléphone : ..... ou ..... Fax .....

Site internet : ..... email : .....

Lieu précis de la manifestation : ..... Dpt (ou pays) : .....

Résumé : .....

.....

.....

.....

Tarifs de location : ..... Tarifs d'entrée : .....

Frais de participation : ..... Horaires : .....

JOIGNEZ ÉVENTUELLEMENT UNE DOCUMENTATION PLUS COMPLÈTE

Expo Evénements, 46 avenue des Canadiens, 76120 Le Grand-Quevilly. T. : 02 35 18 28 28.
- www.salonautomotoretro.com.
Au Parc des Expos, bourse d'échanges de pièces détachées, exposition de véhicules de collection, miniatures. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 9h-19h (samedi), 9h-18h (dimanche).*

22 septembre

■ **13 - 11e Salon des Véhicules Anciens de Plan-de-Cuques.** *Organisé(e) par Auto Moto Rétro Club du Canton Vert, 30 allée Roger Blanc, 13380 Plan-de-Cuques. T. : 06 62 54 73 16.*
Exposition de véhicules anciens, parade à 11h.

■ **25 - Traversée de Montbéliard.** *Organisé(e) par Auto Moto La Passion Mobile, 30 rue de la Fontaine, 25400 Exincourt. T. : 06 98 29 23 76.*
En association avec l'Aventure Peugeot Citroën DS, balade au profit de la Croix Rouge de Montbéliard. Quatre parcours seront proposés avec une étape à Montbéliard et un final au Musée de l'Aventure Peugeot.

■ **31 - Journée du Patrimoine au Château Bonrepos de Ricquet.** *Organisé(e) par Club Auto Rétro Midi Pyrénées, 1 allée Abel Boyer, 31770 Colomiers. T. : 06 03 31 05 16.*
- carmp@wanadoo.fr.
Exposition d'une centaine de véhicules.

■ **33 - 19e Bourse Autos Motos de Montendre.** *Organisé(e) par Les Vieilles Bielles de Doun'Za, 5 le Jard Braguès, 33860 Donnezac. T. : 06 04 41 28 42.*
A la Maison de la Forêt, bourse autos, motos, miniatures, pièces détachées, accessoires et documentation. *Tarif(s) de location : 1,5 euro le m/l (ext.), 3 euros le m/l (int.). Tarif(s) d'entrée : gratuit.*

■ **50 - 1re Exposition-vente de véhicules anciens à Baupte.** *Organisé(e) par Les Jantes Dames Bauptoises, 59 Le Bourg, 50500 Baupte. T. : 02 33 71 09 04 ou 06 78 92 13 69.*
Exposition de véhicules anciens d'avant 1989, bourse aux pièces détachées et vente de voitures. *Tarif(s) de location : 3 euros le m/l (ext.), 4 euros le m/l (int.), 10 euros par voiture en vente. Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 10h-18h.*

■ **62 - Audomarois à Fresnes-les-Montauban.** *Organisé(e) par Alfa Club du Nord, 23 bis rue Paul Doumer, 02300 Chauny. T. : 07 50 97 14 31.*
Fléché en direction de Saint-Omer le matin puis balade en bateau sur les canaux l'après-midi. *Horaires : à partir de 9h. Frais d'engagement : 50 euros.*

■ **83 - 1er Rassemblement de véhicules de collection de Luc-en-Provence.** *Organisé(e) par Var Alpine Club, 59 rue du 8 Mai 1945, 83340 Le Cannet-des-Maures. T. : 06 82 12 30 47.*
- www.lecannetdesmaures.com
A la Base de loisirs du Circuit du Var, véhicules de collection (autos et motos) et bourse d'échanges. Avec journée de roulage sur piste. *Tarif(s) de location : 15 euros les 6 m (voiture comprise). Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 9h-18h. Frais d'engagement : 120 euros par voiture sur la piste (roulage).*

Du 27 au 29 septembre

■ **42 - 11e Rallye Classic Forez.** *Organisé(e) par Classic Forez Organisation, 8 rue de la Terrasse, 42000 Saint-Etienne. T. : 06 50 90 09 01.*
- www.classic-forez.fr
Randonnée touristique de 800 km sur route ouverte avec 150 km de régularité. Parcours en fléché-métré qui sera dévoilé à la lecture du road-book.

28 septembre

■ **03 - Journée de roulage à Lurcy-Lévis.** *Organisé(e) par Circuits Alain's Passion, 22 avenue du Maréchal Lefebvre, 77340 Pontault-Combault. T. : 05 55 63 34 78 ou 06 87 04 65 06.*
- www.circuitsalainspassions.com.
Ouverte à toutes les marques de voitures récentes, anciennes, de collection, de piste et aux prototypes. Roues couvertes obligatoires.

29 septembre

■ **12 - 4e Najac Auto Rétro.** *Organisé(e) par Auto Rétro Najac, Jacques Gauchy, 3 rue de la Peyrade, 12270 Najac. T. : 06 33 35 00 01.*
Exposition de véhicules anciens : autos, motos, tracteurs et utilitaires. Bourse d'échanges de pièces détachées et miniatures. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 8h-18h.*

■ **77 - 15e Auto Rétro à Bray-sur-Seine.** *Organisé(e) par Gouaix en Folies, 6 rue de l'Eglise, 77114 Gouaix. T. : 06 27 82 20 49 (Guillaume Voisin).*
Sur le port, anniversaire des 100 ans de Citroën, rassemblement de véhicules d'époque (autos, motos, camions, tracteurs, moteurs fixes, espace tuning), bourse d'échanges. Camping vintage et tombola avec une voiture à gagner pour 2 euros. *Tarif(s) d'entrée : gratuit.*

■ **77 - 4e Festival des Belles Anciennes à Dampmart.** *Organisé(e) par A la recherche des autos perdues, Mairie, 6 allée du Moulin de la Saule, 77600 Guermantes. T. : 07 68 43 07 70.*
- www.alarecherchedes autosperdues.fr
Au gymnase, rassemblement de voitures anciennes et de collection, circuit d'environ 60 km dans la campagne briarde le matin, exposition des véhicules sur le stade à partir de 12h30, concours d'élégance et animations diverses l'après-midi.

PROS OU PARTICULIERS, PROFITEZ D'UNE OFFRE EXCEPTIONNELLE
UNE ANNONCE AVEC PHOTO POUR SEULEMENT 7€ PAR MOIS*
VENDRE OU ACHETER N'AURA JAMAIS ETE AUSSI FACILE !
DÉPOSEZ VOS PETITES ANNONCES SUR ANNONCES.GAZOLINE.NET
* 10€ si vous n'êtes pas abonné à Gazoline

Ventes autos

ALFA ROMEO

Alfa Romeo 166 V6 2,5l 24S de 1999, à restaurer ou à remettre en état, sans CT, état général bon, bleu, 301 000 km, vidange, bougie, freins, distribution faits, 4 pneus hiver neufs, échappement à revoir. Roule tous les jours. Faire offre raisonnable. Tél.: 06 60 60 91 78 (dépt. 63).

Alfa Romeo 1750, bon état général, petit travail de carrosserie, moteur ok. Prix : 12 000 € à débattre. Tél.: 06 33 49 43 89 (dépt. 57).

Alfa Romeo GTV 2,0 l de 1984, production, parfait état. Prix : 20 000 € ferme. Tél.: 06 02 07 05 78, curieux s'abstenir (dépt. 08).

Alfa Romeo Spider Twin Spark 16V, 2 l de cylindrée, boîte manuelle, distribution, embrayage, échappement neufs, 120 000 km. Tél.: 06 46 00 01 02 (dépt. 79).

AUSTIN

Austin Mini 1000 de 1976, homologuée rallye moderne F2011, moteur à injection 121 ch, boîte 5 à crabot, avec stock de pièces. Prix : 11 000 €. Tél.: 06 11 52 95 06, jm.senequier@gmail.com (dépt. 83).

Austin Mini break bois de 1969, belle voiture, très saine, révisée, roule très bien. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

Austin Mini Cooper 1300 de 1984, refaite à neuf intégralement, tout est neuf, 1 200 € de pièces neuves, toute équipée VHRS et VEC. Tél.: 06 08 31 54 15 (dépt. 06).

AUTOBIANCHI

Autobianchi Texane de 1969, 65 000 km, beige, CT OK, très bon état. Prix : 10 900 €. Tél.: 06 83 92 28 04 (dépt. 74).

AUTO UNION

Auto Union Munga, complète. Prix : 1 700 €. Tél.: 07 88 04 88 37 (dépt. 88).

BMW

BMW 501 de 1958, 6 cyl, 11 cv, 4 portes, noire, très bon état d'origine, CGFN, propriétaire depuis 1984. Prix : 62 000 €. Tél.: 06 07 97 22 96 (dépt. 80).

BMW 2002 Tii de 1972, 2e main parfait état, historique connu. Tél.: 06 45 48 98 61 (dépt. 70).

BMW type 323 iS de 1982, à restaurer, état correct, sans CG, même proprio. depuis 1995, reprise possible sur moto ou auto. Prix : 10 000 € à débattre. Tél.: 06 73 05 74 02, soir 20h (dépt. 22).

BMW 520i de 1982, 2e main, 200 000 km, parfait état, carte grise collection, couleur crème, chromes comme neufs. Prix : 3 000 €. Tél.: 06 87 68 10 50 (dépt. 01).

BMW 735i de 1989, 200 000 km, très bon état. Tél.: 06 34 43 68 25 (dépt. 01).

BMW Isetta 250 de 1959, française d'origine, très rare, moteur non bloqué, à restaurer entièrement. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

CADILLAC

Cadillac Deville cabriolet de 1969, bon état général, roule très bien, vitres et capote électriques. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

Cadillac Seville de 1958, moteur V8 Northstar, bon état, 82 500 km, très nombreuses options, toit ouvrant, étudie toutes propositions. Prix : 7 800 €. Tél.: 06 08 85 71 12 (dépt. 01).

CARBODIES

Carbodies FX4 de 1994, taxi anglais, Intercom, BV manuelle. Refait pompe à eau + freins AV, 148 000 km, immatriculation française. Prix : 6 000 €. Tél.: 02 48 59 67 85 (dépt. 18).

CHRYSLER

Chrysler 160 de 1971, 9 cv, BVM, carte grise collection, contrôle ok 2021, couche garage. Prix : 1 800 €. Tél.: 06 41 36 18 65 (dépt. 38).

CITROËN

Citroën 2 CV AZA de 1965, 14 900 km, «6 volts», sortie de grange après 35 ans et rénovée en 2018 par des passionnés. Roule parfaitement, CT OK, que 14 900 km. Grise AC118 et intérieur rouge. Prix : 8 500 €. Tél.: 06 50 39 63 79, arnofillette@gmail.com (dépt. 88).

Citroën 2 CV de 1966, 425 cm³, travaux effectués : freins arrière neufs, capote neuve, allumage complet neuf (bobine, bougie, câble antiparasites, etc.) carburateur neuf, tuyauteries chauffage neuve, batterie changée en 2016, plancher AV. Prix : 7 200 €. Tél.: 06 38 02 71 37, elbiscuito@wanadoo.fr (dépt. 13).

Resto Classic Car
maison familiale
reconnue depuis 1969
NOUVEAU SITE
VENTE EN LIGNE
Pièces 2CV et Traction
www.resto-classic-car.com Tél : 04 90 34 07 84

Rénov'2cv
Spécialiste de la pièce neuve pour 2cv et dérivés Citroën
2cv
Méhari
Dyane
Acadiane
Ami 6
Ami 8
- Une production Renov'2cv
- Des prix au plus bas toute l'année
- Des tarifs pour les professionnels de l'automobile
- Des conditions préférentielles pour tous les clubs de 2cv
BITRAY - RD 925 - 36130 DÉOLS - RENOV2CV@GMAIL.COM +33(0)2 54 27 71 54
PROCHAINEMENT 5-7, BOULEVARD D'ANVAUX - 36000 CHÂTEAUROUX
www.renov-2cv-mehari36.com

Citroën 2 CV 6 Club de 03/1981, 82 000 km, entièrement rénovée, carte grise normale. Sont neufs : moteur, embrayage, freins, batterie, capote, pneus, cardans, toute la sellerie, etc, pas de rouille, état exceptionnel, CT vierge valable un an. Prix : 8 500 €. Mail : roro1055@gmail.com (dépt. 57).

Citroën 2 CV 6 de 1981, reconstruction sur la base d'un châssis neuf, moteur, freins, intérieur, capote, pneus. Prix : 10 000 €. Tél.: 06 52 50 48 36 (dépt. 34).

Citroën 2 CV 6 Charleston de 1984, 540 km, entièrement refabriquée par un prof. 90% de pièces neuves du châssis à la bâche. Travail soigné garanti, CT OK. Prix : 17 500 €. Tél.: 06 13 34 08 71 (dépt. 59).

Citroën 2 CV Dolly de 1986, 38 905 km, collection, berline, essence, 4 portes, kilométrage d'origine, TBÉG, couleur beige et rouge, capote changée, batterie récente, 4 pneus état neufs, sièges impeccables. Prix : 11 900 €. Tél.: 06 71 90 09 07, elodie.dechaumet@gmail.com (dépt. 42).

Citroën 2 CV AZ 425 cm³ restauration complète, grise AC132, CG normale, CT RAS, extérieur et intérieur neufs, moteur en excellent état, nombreuses pièces neuves, aucune trace de corrosion, traitement des corps creux. Prix : 16 000 €. Tél.: 06 20 71 00 08 (dépt. 73).

Citroën 2 CV AZ 425 cm³ restauration complète, vert embrun, CG normale, CT RAS, extérieur et intérieur neufs, moteur en excellent état, nombreuses pièces neuves, aucune trace de corrosion. Prix : 15 000 €. Tél.: 06 20 71 00 08 (dépt. 73).

Citroën 5HP C3 de 1925, jaune, bon état, moteur refait par professionnel, palier bronze, démarre au quart de tour. Tél.: 02 33 38 78 66, HR, julienneginette@wanadoo.fr (dépt. 61).

Citroën 10 HP Type B12 de 1926, en cours de restauration, mécanique et peinture faites, pneus neufs. Divers éléments de pièces en plus. Prix : 5 000 € à débattre. Tél.: 06 75 93 18 44, champagne mariedemets@wanadoo.fr (dépt. 10).

Citroën Ami 8 AMJA de 1976, 122 300 km à restaurer, châssis bon état corrosion plancher, intérieur ailes arrière, ailes arrière polyester fournies. Allumage électronique, amortisseurs arrière, supports moteur et boîte neufs, éléments de pièces en plus. Prix : 1 200 €. Tél.: 07 83 93 45 77 (dépt. 61).

Citroën BX 4X4 berline essence et BX break 4X4 essence. Tél.: 07 50 99 17 05 (dépt. 49).

ASSURANCES VEHICULES DE COLLECTION
Depuis 1907
au service de nos assurés
A L'HEURE DE VOTRE CHOIX CONSULTEZ-NOUS !
VOUS Y GAGNEREZ EN SECURITE EN STABILITE, EN RAPPORT QUALITE/PRIX
ASSURANCES BAILLY
Assureurs depuis 1907
21000 DIJON
Tél: 03 80 70 05 36
79-81, rue J.-J. Rousseau - BP 51776 - 21017 DIJON Cedex
Tél. 03 80 70 05 36 - Fax 03 80 70 05 85
www.assurances-bailly.fr
ORIAS n° 12068098 - www.orias.fr
ET AUSSI : VÉHICULES MODERNES
SANTÉ • HABITATION

Citroën BX GTi Automatique de 1992, 150 000 km, rétroviseurs électriques, radio K7, fermeture centralisée, BA 4V. Révisée vidange moteur + BA + distribution + pompe à eau + bougies, etc. Prix : 3 950 €. Tél.: 06 24 93 04 69 (dépt. 19).

Citroën C4 cabriolet Torpédo de 1929, collection, CG, blanc et noir, pneus neufs, révision faite, bon état, part par la route. Tél.: 06 81 80 11 51 (dépt. 51).

FOURNITURES DE CARROSSERIE POUR PARTICULIERS ET PROFESSIONNELS
N°1 EN FRANCE* de 2016 à 2018
PEINTUREVOITURE.FR
05 33 120 100 du lundi au vendredi
www.peinturevoiture.fr
APRÈS
AVANT...
Une gamme Pro pour une rénovation réussie !
Disponibles sur : wwww.peinturevoiture.fr
+ de 50 000 teintes en pots ou aérosols...
mais aussi : apprêts, mastics, vernis, polish, outillage...
*Étude réalisée par comScore sur la période de Janvier à Août 2016, Janvier à Août 2017 et Janvier à Septembre 2018 sur les principaux sites e-commerces commercialisant de la peinture pour automobile.

Véhicules de collection
Blondeau DS
Vente - Réparations - Pièces détachées
TOUTES LES PIÈCES DÉTACHÉES POUR DS ET SM
EXPÉDITION RAPIDE
PIÈCES MOTEUR, ÉCHAPPEMENT, HYDRAULIQUE, ALLUMAGE, CARROSSERIE...
01 42 87 90 07
www.blondeauds.fr
Nouvelle adresse : 18 chemin de bellevue -77000 MELUN

Nouveau ! Simca Bertone 1200S
CPC CLASSIC-PARECHOCS
DIFFUSION et refabrication de PARE-CHOCS toutes marques
Triumph, Jaguar, Peugeot, Mercedes, Alfa, Lancia, Fiat, Renault.
mobile : 06 19 18 05 43 fixe : 05 81 39 11 16
www.classic-parechocs.fr

CLASSIC AUTO
MAINTENANT NOUVEAU
Plus de 990.000 articles
Tous les Coupés et les Berlines
125 / 127 / 128 / 130 / 131
500 / 126 / 124 / 600 / 850
Également pièces ABARTH
FIAT 11-2300 / X1/9 / Ritmo
Delta Integrale Montecarlo
A112 Fulvia Beta Dino
ONLINE SHOP
www.classic-auto.eu

E.N.P.I.
... pour une auto bien finie
Sellerie en atelier ou en prêt-à-poser, caoutchoucs...
FABRICATION ARTISANALE SELLERIE E.N.P.I. GARANTIE
le 28.08.19 ENPI SAS devient ENPI-RETRO
même adresse, même téléphone, même site internet
et une nouvelle équipe à votre service
nous vous remercions de votre fidélité
chemin de Lésigny à La Jonchère 77150 LESIGNY
Tél.: 01.60.02.07.24 - Fax: 01.60.02.15.07
catalogue en ligne - promotions - paiement sécurisé sur notre site
courrier@enpi-retro-auto.com - www.enpi-retro-auto.com

Ventes autos (suite)

CITROËN

Citroën CX 2500D Pallas de 1981, BV5, JA 14'', 240 000 km, à restaurer, factures. Tél.: 02 43 42 55 29, 12h30 à 14h, ou après 20h (dépt. 72).

Citroën DS 21 Pallas de 1971, carbus, boîte mécanique, très rare option chauffage place arrière, tissus bleus, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

Citroën DS Pallas de 1972, à revoir, tourne très bien. Prix : 7 500 €. Tél.: 00 32 56 34 02 11, Belgique.

Citroën DS de 1973, révision complète, mécanique tôlerie, équipée Pallas, factures. Prix : 25 000 €. Tél.: 09 53 93 85 95 (dépt. 93).

Citroën DS Super très bon état, faible km, int. cuir. Tél.: 06 45 48 98 61 (dépt. 70).

Citroën Dyane 6 de 1972, à restaurer. Prix : 1 500 € à débattre. Tél.: 06 04 49 28 80 (dépt. 80).

Citroën Dyane 6, CG, roule bien, à restaurer, CT 2 mois. Prix : 1 700 €. Tél.: 07 88 04 88 37 (dépt. 88).

Citroën ID 21 F du 04/1967, 8 places, 1re main, avec sa facture d'achat, bon de commande ainsi que les factures d'entretien Citroën, entièrement révisée. Prix : 42 000 €. Tél.: 06 13 80 61 26 Garage Madoyan (Quincieux). www.motos-anciennes-lyon.com.

Citroën ID DS 21 break familiale de 1972, BVM, très belle, restaurée, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

Citroën LN de 1977, 3 cv, CG collection, restaurée. Peinture, pneus, moteur neufs à roder pendant 1 000 km. Prix : 5 000 €. Tél.: 06 45 78 77 05, après-midi (dépt. 06).

Citroën LNA, ensemble de 2, + pièces neuves et occasion. Prix : 700 €. Tél.: 03 23 60 53 08 ou 06 82 09 95 24, le soir (dépt. 02).

Citroën Rosalie 10 limousine de 1933, 6 glaces, carrosserie, sellerie, moteur, pneus, très bon état, CGN, CT OK. Prix : 13 500 €. Tél.: 06 56 87 12 64 (dépt. 45).

Citroën SM Carbu de 1973, à restaurer, papiers Belges, clim. int. tissus vert. Prix : 8 500 €. Tél.: 06 62 86 86 07, après 18h (dépt. 59).

Citroën SM de 1971, carbus boîte mécanique, très belle très saine, roule très bien. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

Citroën Teilhol Tangara de 1988, 54 500 km, la Méhari sans les défauts ! Base 2 CV 6, moins de 1500 exemplaires fabriqués, toit et hard-top amovibles, pick-up cabriolet avec vitres à manivelles, carrosserie en fibre de verre, entièrement d'origine + tente-remorque 2 chambres, 4 places Jamet. Faire offre. Tél.: 06 16 98 49 42, 0607342593@orange.fr (dépt. 70).

Citroën Visa Trophée Groupe B de 1983, authentique, 200 produites, idéal rallyes historiques. Tous les éléments de carrosserie sont en polyester sauf le toit, toutes les vitres en Makrolon (sauf pare-brise). Propulsée par un 1 219 cm³. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

Citroën XM de 1989, injection, essence, 244 000 km, gris Flandres. Prix : 1 100 €. Tél.: 06 08 53 34 56 (dépt. 72).

Citroën XM V6 de 1989 et 1990, tournantes, 1 bordeaux, 1 grise, les 2 cuir, BV5, 1 embrayage HS, CG OK, sans CT. Prix : 2 500 € le lot. Tél.: 05 65 44 14 33, HR (dépt. 12).

DAF

DAF 44 de 1969, à restaurer. Prix : 600 € à débattre. Tél.: 06 04 49 28 80 (dépt. 80).

DAF 44 de 1973, 12 volts, excellent état intérieur extérieur. Prix : 2 500 €. Tél.: 06 74 53 74 46 (dépt. 01).

DAIMLER

Daimler 420 de 1968, 4,2 l 6 cyl, BVA, cuir rouge, papiers GB tourne, complète, pour pièces. Prix : 3 200 € à voir. Tél.: 05 65 44 14 33 (dépt. 12).

FIAT

Fiat 128 AR de 1972, Rallye, 7 cv, épave complète avec CG ok, caisse HS + une 128, 2 portes de 1974 sans CG pour pièces + divers. Prix : 4 000 € le lot. Tél.: 05 65 44 14 33 (dépt. 12).

annonces.gazoline.net

Fiat 500 de 06/1971, blanche, compteur rond, 76 000 km, mécanique entièrement restaurée, carte grise collection, ceintures enrouleur. Échange, reprise sur ancienne. Prix : 7 500 €. Tél.: 02 38 53 27 48 (dépt. 45).

Fiat Balilla cabriolet de 1934, boîte 4 vitesses, très bon état, moteur et freins refaits, prête pour rallye. Prix à débattre. Tél.: 06 48 35 10 68 (dépt. 03).

Fiat Barchetta 130 ch de 1988, moteur échange standard, belle voiture, vendue révisée avec contrôle technique, dossier factures. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

FORD

Ford 12 M de 1964, superbe, très belle voiture, belle restauration, moteur refait dernièrement, CT OK. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

Ford A Tudor Sedan de 1930, 85 000 km, bon état général historique connu, roule bien, carrosserie dans son jus, bonne mécanique, 19 cv, expertisé. Prix : 15 000 €. Mail : stefavario@gmail.com (dépt. 73).

Ford Escort cabriolet de 1985, bleu nuit, int. gris, mot. 1600 Ghia, à réviser, capote neuve, pare-chocs AV/AR, Sat 2. Prix : 2 200 € à débattre. Tél.: 06 81 92 38 96 (dépt. 21).

Ford Mustang Coupé de 1966, V8 289, code C, BVA, CGFC, CT OK, intérieur Pony neuf, très bon état général. Prix : 29 000 €. Tél.: 06 76 31 02 24 (dépt. 18).

Ford Taunus 12M de 1968 et 1969, les deux avec carte grise, mais sans CT, + 1 tonne de pièces occasion et neuves, vente notariée. Prix : 7 500 € le lot. Tél.: 06 65 76 47 62 (dépt. 38).

HOTCHKISS

Hotchkiss Anjou 1350 13 cv 2,3l de 1953, 72 cv, 159 910 km, très bon état général, restauration intégrale à 138 000 km : carrosserie mécanique sellerie, ciel de toit

Votre professionnel français spécialiste Ford europe
Ford
S Charron
VEHICULES COLLECTION ET YOUNGTIMER
vous fournit toutes les pièces neuves pour : Capri, Taunus (M et TC), Osi, Escort, Sierra, Transit... et pour tous véhicules à motorisation V4, V6, PINTO, KENT
www.charron-auto-retro.fr Tél.06.63.07.30.13 capristegt@hotmail.fr

neoretro · classic ·
Depuis plus de 30 ans nous garantissons à 60.000 passionnés à travers le monde une qualité de service et une assistance technique inégalée
PIÈCES NEUVES POUR VÉHICULES DE COLLECTION
PEUGEOT-RENAULT-CITROËN-SIMCA
PEUGEOT RENAULT CITROËN SIMCA PEUGEOT TALBOT
www.neoretroclassic.com
NOUVEAU SITE DE VENTE EN LIGNE
Plus de renseignements au 05 55 48 38 58
Présents sur de nombreuses bourses automobiles dans toute la France : passez commande pour une livraison sur notre stand

L'ASSURANCE DE VOS VÉHICULES DE COLLECTION
Auto - moto de collection acceptées jusqu'à 2004
Tarif mono véhicule à partir de 19 €*
Tarif flotte collection à partir de 43 €*
Assistance avec rapatriement au garage de votre choix (3 formules de garanties)**
Jugez plutôt !
SM3A ASSURANCES JACQUOT
3 rue Saint Exupéry - 69002 LYON
www.sm3a.fr
04 78 766 733
sm3acollection@gmail.com
RCS Lyon 480344423 - Orias n° 07004764
** Nous consulter
* Garantie de base pour véhicule de plus de 40 ans (RCDR)

moquette, chromes, fiabilisée avec travaux depuis. Propriétaire depuis 20 ans. Prix : 17 000 €. Tél.: 06 73 57 96 62, jehannom@gmail.com (dépt. 56).

JAGUAR

Jaguar Type V12 coupé de 1971, française origine, BVM, CT héritage certificat, CG collection, excellent état origine, facture ent. et usage régulier. Prix : 48 000 €. Tél.: 06 67 16 16 73 (dépt. 17).

LANCIA

Lancia Thema 8.32 moteur Ferrari de 1989, TBÉ, facture à l'appui. Tél.: 06 08 62 38 57 (dépt. 74).

LAND ROVER

Land Rover 109 2A pick-up de 1964, collection, essence, démonté en partie, à restaurer, CG + 1 moteur + 1 BV. Prix : 3 500 €. Tél.: 06 85 30 35 09 (dépt. 33).

MATRA

Matra Simca Talbot Rancho de 1978, type X3012, 5 places, bon état à réviser, noire, équipement GPL, CG modifiée. Prix : 1 500 € en l'état. Tél.: 06 80 17 77 16 (dépt. 32).

MERCEDES

Mercedes 219 de 1957, 6 cyl., à restaurer. Prix : 5 000 €. Tél.: 00 32 496 98 34 59, Belgique.

Mercedes 220 W111 de 1963, 600 000 km, Heckflosse, avec moteur diesel OM 621 1,9 l rouille perforante au niveau des joues d'ailes AV et rouille superficielle par endroits, moteur démarre au quart de tour, vendue en l'état et entière, pas de carte grise. 600 €. Tél.: 06 78 83 76 17 (dépt. 30).

Mercedes 280 SE de 1974. Tél.: 06 80 06 03 25 (dépt. 12).

Mercedes 300 D de 1984, série 123, 379 428 km, CT OK, marron glacé. Tél.: 07 86 28 96 78.

Mercedes 300 GD 4X4 de 1983, CT OK, roule tous les jours, 5 places, moteur, emb, dém, amort. éch. récents + 2e démontée pour pièces même mod. 1983. Tél.: 06 12 83 12 72 (dépt. 80).

Mercedes 350 SE V8 de 1973, 201 000 km, sans corrosion, excellent état (factures), pneus, échapp. démarreur neufs, vidange filtres moteur et BVA, CT OK. Prix : 10 900 €. Tél.: 06 82 85 66 53 (dépt. 62).

Mercedes 500 SE de 1988, cuir, clim, TOE, SE, ABS, DA, belle voiture avec beaucoup d'options, carnet d'entretien français, 162 460 km, vendue avec CT, rare dans cette version. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

Mercedes SLK 200 cabriolet de 1996, 1er mod, contrôle technique ok, parfait état. Possible échange Renault Floride ou Cox cab. Prix : 11 000 €. Tél.: 06 08 46 42 54 (dépt. 77).

MG

MG B de 1965, très belle voiture avec roues rayon, pas de rouille, roule très bien. Dossier factures depuis 1990. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

MG B de 1971, restaurée. Prix : 13 000 €. Tél.: 00 32 496 98 34 59, Belgique.

MICROCAR

Microcar Flipper 47 cc de 1978, modèle avec coffre arrière à redémarrer et freinage à revoir. Prix : 500 €. Mail : michel-gruny@orange.fr (dépt. 86).

Toutes les pièces pour votre Lancia FULVIA 1300 & 1600
Boite de vitesses
Intérieur
Moteur
Echappement
Electricité
Freinage
Châssis
www.PIECES-FULVIA.COM
Pour tout renseignement : 04.76.38.90.73 ou contact@pieces-fulvia.com
Livraisons sur toute la France
PIECES - Fulvia .COM
PayPal Paiement sécurisé
MasterCard VISA

LE GROUPE DE PRESSE MICHEL HOMMELL DÉMÉNAGE
Groupe Hommell / GAZOLINE
Service petites annonces
Les Écluses
28 quai Gallieni
92150 Suresnes

TOUS LES OUTILS ET PRODUITS DE VOS RESTAURATIONS
www.MATTHYS.net
0032 56 77 31 00
info@matthys.net
Visitez notre boutique en ligne et commandez facilement.
VASTE GAMME DE SERVANTES
Remplis avec une SÉLECTION SPÉCIFIQUE POUR ANCÊTRES à partir de € 495,- TTC
Vide à partir de € 279,- TTC
OUTILS À MAINS
Plus que 400 douilles et tournevis vendues en jeu ou séparément.
MATTHYS Quality Equipment
Oudenaardestraat 108 - B-8570 Vichte - Belgique
ENLÈVEMENT POSSIBLE - 20 MIN. DE LILLE

Adresses classées

Ventes autos (suite)

MORGAN

Morgan 4/4 de 1974, LHD old english white, int. cuir rouge, moteur Kent Xflow refait GB, échap. Burton, amort, freins et pneus XZX neufs, side screens ton-cover. Prix : 30 000 €. Tél.: 07 69 48 60 95 (dépt. 95).

NASH

Nash 600, à restaurer. Prix : 3 000 €. Tél.: 00 32 496 98 34 59, Belgique.

NECKAR

Neckar Europa Spécial 1100 du 21/03/1962, 97 060 km, très belle origine, rien à faire, sauf CT. Cause handicap. Prix : 15 000 €. Tél.: 02 48 65 65 97, après 20h (dépt. 18).

OPEL

Opel Kadett City de 1977, 67 500 km origine, parfait état général, CT OK 2024, CG collection. Prix : 4 500 €. Tél.: 03 86 57 45 49 (dépt. 58).

PANHARD

Panhard 24 BT de 1969, CG Collection, bon état, saine, roule parfaitement, intérieur à restaurer, pièces fournies. Prix : 8 000 €. Tél.: 06 42 78 80 47 (dépt. 04).

Panhard Dyna X 86 de 1950, CGN, à finir de remonter, tôlerie, sellerie ok, tourne, voile peinture à revoir bleu. Prix : 4 000 € + pièces à voir. Tél.: 05 65 44 14 33 (dépt. 12).

Panhard Dyna Z de 1954, 1re main complète et toujours stockée au sec, à prendre sur place avec plateau. Faire offre. Tél.: 06 63 41 86 94 (dépt. 44).

Panhard PL17 L4 de 1962, grand standing, vert tilleul, int. simili marron, très bon état, 66 550 km origine, amort. AR, silenc. échapp, freins AR et divers détails à voir, CT OK, CGN à mon nom. Prix : 5 800 €. Tél.: 06 62 44 77 49 (dépt. 91).

PEUGEOT

Peugeot 104 SR de 1982, CG, 124 000 km, type A104A21, à revoir. Tél.: 02 43 42 55 29, 12h30 à 14h, ou après 20h (dépt. 72).

CARBURATEUR

CARROSSERIE

ÉLECTRICITÉ

ÉLECTRICITÉ (SUITE)

PARE-CHOCS

PEINTURE

Adhérent FFVE P074
Depuis 1993
Restom®
Fabricant Français
Technologies pour la restauration des véhicules anciens
www.restom.net
COMMANDER EN LIGNE
Découvrez nos peintures solvantées **conformes à l'origine :**
- **Châssis/Cadre** (Epoxy, glycéro)
- **Carrosserie** (Polyuréthane, Epoxy, glycéro)
- **Moteur** (haute température)

Teinte à la demande
Toutes teintes, standards ou **sur mesure,** notre coloriste à votre service !
Et bien d'autres produits pour rénover et entretenir VOS ANCIENNES.
20, rue du 1er Mai, 71500 Louhans
03 85 74 95 60
+ de 14 000 teintes d'époques collectées depuis 25ans
PRÉSENT À : 15 septembre à Mézidon-Canon (14)
21 & 22 septembre à Auto Moto Rétro Rouen (76)
6 octobre à MIN de Rezé (44)

Peinture polyuréthane solvantée pour véhicules de collection
Teintes d'époque toutes marques des années 30 à aujourd'hui. Peintures métallisées, mates, brillant direct...
Conditionnement en pot à partir de 100 ml ou aérosol
Sprido Peinture Depuis 1950
+ de 40.000 teintes disponibles
www.sprido-peintures.com
visitez notre site :
Achat en ligne et vente par correspondance.
Livraisons journalières sur toute la France.
MAIS AUSSI : Peintures moteur, époxy, monocomposant, apprêts, mastics, abrasifs, pâte à polir, matériel pour peinture et lustrage carrosserie
marque Française au service des passionnés
Peintures Sprido - BP 60021 - 71326 CHALON SUR SAONE Cedex
Tél. 09.60.06.59.59 (demandez Franck ou Jérome)

TRAITEMENT RESERVOIRS & PEINTURES EPOXY
Peinture à flancs blancs
Haute Qualité
Nos produits Peintures, Vernis, Apprêts, Cire corps creux, etc... sont disponibles en Aérosols
Nouvelles références Haut de Gamme
EN STOCK
GOLD N
Produits de Restauration et d'Entretien
N.V.S Distribution
pour Vehicules Anciens
à votre service depuis 2010
Produits de restauration (châssis, carrosserie, moteur...), Porduits d'entretien extérieur et intérieur, Pneumatiques anciens, Lubrifiants, Outillages, Plaques d'immatriculations...
TARIFS CLUBS ET PROFESSIONNELS
info@nvs-distribution.com
WWW.NVS-DISTRIBUTION.COM

ABONNEZ-VOUS ! Spécial Hors-série 26% RÉDUCTION 39€
Le bulletin d'abonnement est en page 127

PARE-BRISE

Un problème de pare-brise ?
Nous avons surement la solution
EUROPARTS
PARE-BRISES pour Sports et GT,
Classiques et Collections,
Européennes, Américaines et Japonaises
FABRICATIONS SPÉCIALES
des milliers de références en stock
email : glassmecca@free.fr
site internet : www.parebrises.net
Tél : 03 26 40 38 40 - Fax : 03 26 47 61 10

SELLERIE

SELLERIE GARNITURE
Alex MAIN
04 70 98 73 31
Z.A. Les Combes - 03200 LE VERNET (Vichy) - Fax 04 70 98 31 23
www.sellerie-auto.com
alex.main@free.fr

D.I.F.S.
Votre sellerie à l'origine
nouveautés :
R5 Turbo 1 et R5 Alpine
Renault 4
Alfa Roméo Spider
205 Rallye
Alpine A310
MOUSSES
Peugeot 205 GTi
Tissus Ramier et Quartet ORIGINE
DE NOMBREUX MODÈLES DISPONIBLES SUR DEMANDE
www.sellerie-difs.com
Z.A. La Plagne - 69210 BULLY
Tél. 04.37.58.09.77
Tous nos produits sont réalisés dans nos ateliers
Expédition France et Europe

RESTAURATION

Car Repair
MSV
Max Store Vintage
14130 ST HYMER
Restaurations complètes et Entretien
Tél. 06 03 33 80 38
email : maxstorevintage@gmail.com

OLIV RETRO GARAGE
ENTRETIEN
RÉPARATIONS
RESTAURATION
De l'Avant Guerre aux Youngtimers
Atelier à Chateau Thierry (02)
Tél. 06 80 32 41 20
olivretrogarage@gmail.com

ROULEMENTS

Drive Roulement
105 rue de laon
02840 coucy les eppes
03 52 62 64 30
Vente en ligne de roulements
Tous types
(auto/moto/quad/agricole/industrie/etc)
contact@driveroulement.com
Livraison 24h
www.driveroulement.com

POMPES À EAU

RENOV' POMPES A EAU
RÉPARATION DE TOUS TYPES DE POMPES À EAU MOTEURS
www.renovpompes.fr
Port. 06 22 82 79 62 - Fax: 03 23 82 77 94
renovpompes@gmail.com
2, Chemin de la Carrière Sylvain
La Poterie - 02210 COINCY

SELLERIE (SUITE)

Sellerie Passion
SELLERIE AUTO MOTO BATEAU
12 impasse de Barlay - 77160 St Brice
Nous vous proposons la restauration de tous types de sellerie dans notre gamme
tissus, skaïs, cuir...
T.01.60.58.15.74
ou 06.87.17.61.09 - sellerie-passion@orange.fr
www.sellerie-passion.com

SFM
AUTO MOTO AVION BATEAU
SFM Sellerie • Frédéric Moulins
Réalisation, Rénovation et Transformation
Tél/Fax : 01 30 55 54 90
Portable : 06 80 81 99 50
email : s.f.m@orange.fr
Site : www.sfm-sellerie-clayes-sous-bois.fr
24 rue du bois malhais 78640 Saint Germain De La Grange

Adresses classées

CHROMAGE

F&Chrome
Restauration paraboles de phares
Argenture à l'ancienne
Avant
Après
www.fchrome.eu 06 60 29 48 33

MOTEURS

Fonderie du Centre
Aluminium, Cuivreux, Zamak, Fonte
Reproduction de pièces selon modèle (même défectueux) ou plan pour AUTOS-MOTOS-BATEAUX ANCIENS à l'UNITÉ ou petites et moyennes séries
01.34.13.64.81
291 chaussée Jules César
95250 Beauchamp
gdelattre.fonderiecentre@orange.fr

RECONSTRUCTION MOTEUR
VENTE DE PIÈCES TOUTES MARQUES
TOUS TRAVAUX SUR CULASSES & BLOCS MOTEURS
PASSAGE AU SANS PLOMB
CHEMISAGE (porsche 997...)
MONTAGE GROSSES SOUPAPES
EQUILIBRAGE
RÉALÉSAGE BLOCS ALUSIL
RÉGULAGE DE BIELLES ET BLOCS...
www.EUROCULASSE.com | 04.77.33.03.08
EUROCULASSE | ZI MOLINA | 11 rue du Gros Chêne | 42350 LA TALAUDIÈRE

COUSSINETS ET BAGUES REFABRIQUES PAR UN SPECIALISTE
Coussinets EMBIELLAGE Collector.com pour véhicules anciens
SUR CATALOGUE OU SUR MESURE
TEL : 03-25-72-13-24 CONTACT@EMBIELLAGE-COLLECTOR.COM

RADIATEUR

Radiateurs Tamisier
Rénovation, fabrication de radiateurs anciens pour véhicules de collection et de course.
90, rue des Pays-Bas - 84100 Orange
Tél. 04 90 34 05 80 - Port. 06 28 49 33 97
www.radiateurs-tamisier.com

Touraine Radiateurs
Réparation de radiateurs thermiques
marques prestigieuses
- Restauration complète des radiateurs
- Fabrication à l'identique de faisceaux en nid-d'abeilles (Bugatti, Rolls...)
- Fabrication de faisceaux à ailettes droite (tubes ronds) ex : 5HP, B2, B10, C4...
- Fabrication sur-mesure de radiateurs (cuivre, laiton, alu...)
- Réparation, rénovation de réservoirs (décapage, sablage, et application de résine époxy...)
SALMSON
BUGATTI
11, rue du bon raisin 37600 Loches
02 47 91 50 90 - 06 13 62 65 55
tourainerradiateurs@gmail.com

TRANSPORTS

sart DOMME TRANS LOISIRS
siret 433 706 645
TRANSPORT de véhicules TOUTES DISTANCES depuis 1991
TOUS VÉHICULES - FRANCE et ÉTRANGER - assurance selon valeur
M. Bernard BRION : Tél. 06 87 85 19 41 ou 05 53 28 21 93
Nous répondons à toutes vos demandes. email : gitesdelabastide@gmail.com

ROLLING HORSE
TRANSPORT DE VÉHICULES
Collection et autres
Toutes distances
Port. 06 79 28 89 57 - TOURS (37)
ROLLINGHORSE@HOTMAIL.FR

DVD AUTO
TRANSPORT DE VÉHICULE ancien, collection, prestige
Toutes distances
Devis sur simple appel
Tarifs compétitifs
Assurance selon valeur
06.48.04.13.87 - 06.87.97.33.77
dvd-auto@orange.fr
77320 La Ferté-Gaucher
RCS 538 735 606

POUR FIGURER DANS CETTE RUBRIQUE MORGAN 06.22.04.17.83

Ventes autos (suite)

PEUGEOT

Peugeot 201 de 1959, à restaurer. 3 000 €. Tél.: 00 32 496 98 34 59, Belgique.

Peugeot 202 de 1948, bon état. Tél.: 06 80 06 03 25 (dépt. 12).

Peugeot 203 de 1958, bon état. Tél.: 06 80 06 03 25 (dépt. 12).

Peugeot 204 berline de 1966, une des première, toit ouvrant, 6 000 € de factures moteur, très belle, couleur blanc vert d'eau, intérieur rouge, vendue révisée. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

Peugeot 205 cabriolet de 1980, 208 000 km, très bon état, passée en carrosserie, nouvelle capote et nouvelle sellerie, pare-brise AV, pas de rouille, révision mécanique, entretien complet, contrôle technique ok. Parcourt toutes distances. À voir. Prix : 12 900 €. Tél.: 00 32 87 22 09 56, garageminy@gmail.com, Belgique.

Peugeot 205 cabriolet de 1988, très belle voiture, entretien excellent avec factures. Prix : 15 500 €. Tél.: 06 09 21 94 70 (dépt. 74).

Peugeot 205 CJ 1,4 l cabriolet de 1988, 163 700 km, bon état général, contrôle technique fait, siège avant conducteur à revoir. Prix : 3 600 €. Mail : giltoussaint@yahoo.fr (dépt. 71).

Peugeot 205 SR de 1991, 2e main, haut de gamme, 97 000 km d'origine, VE, FC, 5 vitesses, très bon état, très peu de km, rien à prévoir, cote en hausse. Prix : 3 200 €. Tél.: 07 71 16 48 90 (dépt. 54).

Peugeot 205 TD 3 portes, blanche, révisée entretien agent Peugeot depuis neuve, amortisseurs neufs, batterie neuve, entretien fait, CT à la vente, options. Tél.: 06 32 71 32 32 (dépt. 63).

Peugeot 205 Roland Garros de 1994, à restaurer. Prix : 1 000 €. Tél.: 00 32 496 98 34 59, Belgique.

SERIE 04
PIÈCES PEUGEOT-TALBOT

203 - 403 - Q3A - D3A - D4A / B - 104 - 204 - 304 - 404 - 504 - 604
J7 - J9 - J5 - Boxer - Partner - Expert - 205 - 309 - 305 - 405 - 505 - 605 - 106 - 206 - 306 - 406 - 806
1000 - 1100 - 1300 - 1301 - 1500 - 1501 - 1307 - 160 - 180 - 2L - Bagheera - Horizon - Murena - Rancho - Samba - Solara - Tagora

ouvert au public du lundi au vendredi de 9h30 à 11h30 et de 13h30 à 16h30

www.serie04.com

519 rue de l'Andelle - Hameau de Launay - 76780 SIGY-EN-BRAY

Peugeot 301 D de 1935, cabriolet d'origine, modèle rare, très saine, moteur démonté avec culasse aluminium rectifiée, dynamo et démarreur rénovés. Échange possible contre DS Pallas en bon état et avec contrôle technique. Prix : 20 000 €. Tél.: 06 80 06 39 75, sarl-gaubert.andre@laposte.net (dépt. 12).

Peugeot 305 de 1985, automatique, CGN, 65 000 km origine, grise, saine, tournante sans CT, à réviser. Prix : 1 500 €. Tél.: 05 65 44 14 33, HR (dépt. 12).

Peugeot 306 carbriolet de 1999, pour pièces ou à restaurer, 600 € ou échange possible contre pièces de Citroën Traction ou pièces de Peugeot 203. Tél.: 06 66 37 95 04 (dépt. 59).

Peugeot 306 TD de 1996, 5 portes, 2e main, 280 000 km, pneus récents, bon état général. Prix : 1 400 €. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

Peugeot 403 L de 1959, en cours de restauration. Tél.: 03 21 39 79 22 ou 06 74 30 81 42 (dépt. 62).

Peugeot 404 berline de 1964, état incroyable, très belle voiture, vendue avec CT et révisée. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

Peugeot 404 berline de 1969, 72 700 km, ancien agent Peugeot, révisée par ses soins, moteur, freinage purge avec DOT 5 silicone, trains AV, suspension, pneus neufs, peinture complète, sellerie origine en bon état, radiateur eau, essai possible. Prix : 6 700 €. Tél.: 06 13 90 10 67, guillou.jeanpaul @wanadoo.fr (dépt. 30).

Peugeot 505 GTi série 2 de 1987, BV5, TO, CGN, bleu métal, int. tissu bleu, jantes alu, à redémarrer. Prix intéressant. Tél.: 06 11 99 86 64 (dépt. 93).

Peugeot 505 SXD de 1986, prototype, gris métallisé, 4 petits phares ronds, pneus et sièges, état neuf, sans CT. Prix : 1 000 €. Tél.: 06 30 65 29 71 (dépt. 48).

PORSCHE

Porsche 911 Carrera 2 de 1998, 128 000 km, belle 996, propriétaire depuis 6 ans, TBÉ, carnet facture, fiabilisée totalement, culasse changée à 55 000 km IMS en céramique, embr. fait 118 000 km, démar. et batterie par mes soins, pour connaisseur uniquement, assur. 300 € conso. 10 l, nb options châssis sport. Prix : 28 000 €. Tél.: 06 25 39 88 32, geronimo2@sfr.fr (dépt. 42).

Porsche 964 Carrera 4 de 1990, française, TOE, cuir et climatisation, grosse révision mécanique et étanchéité, suivi factures très complet, belle voiture. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

RANGE ROVER

Range Rover Classic de 1984, V8, 3,5 l, très bon état, carrosserie, châssis, moteur blanc 2 portes. Prix : 6 000 €. Tél.: 06 80 17 77 16 (dépt. 32).

RENAULT

Renault 4 CV de 1951, bon état, mécanique refaite, depuis 19 ans même propriétaire. Prix : 7 800 €. Tél.: 06 28 36 79 56 (dépt. 35).

Renault 4 CV de 1955, 67 000 km, R1062 moteur refait : 2 000 km, intérieur d'origine en bon état. Prix : 8 500 €. Tél.: 06 15 92 03 68 (dépt. 21).

Renault 4 CV de 1957, 60 000 km, avec 4 tambours de frein et 4 jantes pleines. Prix : 7 200 €. Tél.: 00 32 473 499 907, jean.boubounne1951@gmail.com, Belgique.

24h/24

assurance collection
MASCOTTE assurances
www.mascotte-assurances.fr

L'ASSURANCE DE VOTRE AUTOMOBILE DE COLLECTION

A partir de 17 € par an*

Au-delà des garanties indispensables, nous saurons vous proposer les meilleures formules de garanties qui vous préserveront d'un imprévu pour vous permettre de prendre la route en toute tranquillité.

DEVIS PERSONNALISÉ ET CONSEILS
04 94 09 79 70

DEVIS GRATUIT SUR
www.mascotte-assurances.fr

7j/7

* Tarif annuel TTC au 01.01.2017 en formule simple pour un véhicule d'avant 1961 hors frais de gestion.

Ventes autos (suite)

RENAULT

Renault 4 L super luxe type R1124 de janvier 1963, très très rare, 5 cv avec mécanique Floride d'origine, avec le grand coffre ouvrant, à restaurer. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

Renault 4 TL de 1970, 80 000 km, peinture complète, maître-cylindre freins refaits, joints de portes CT en cours. Prix : 7 000 €. Tél.: 06 72 10 75 59 (dépt. 72).

Renault 4 Savane de 1987, châssis et caisse d'origine sans corrosion, intérieur d'origine très bon état, contrôle technique ok. Prix : 4 750 €. Tél.: 04 37 05 20 45, ard38@wanadoo.fr (dépt. 38). Auto-Rétro du Dauphiné.

Renault 4 GTL Clan de 1987, 111 000 km réels, blanche, dans l'état, revoir longeron, passage de roue AR, très rouillée sans CT, roulante. Tél.: 06 52 39 00 85 (dépt. 78).

Renault 4 Clan de 1990, blanche, 42 000 km, CT OK, pneus bon état, échange rotule et silencieux. Prix : 4 500 €. Tél.: 06 07 24 89 75 (dépt. 82).

Renault 4 TL Savane de 11/1991, 130 500 km, les rotules de direction et suspension sont neuves, les amortisseurs avant sont neufs, freins avant et arrière neufs. Prix : 5 250 €. Tél.: 06 82 17 79 32 (dépt. 79).

Renault 5 GTL de 1983, 154 000 km d'origine certifiés, 5 portes, gris vernis, boîte de vitesses automatique. Prix : 2 700 € ferme. Tél.: 06 09 91 17 42 (dépt. 82).

Renault 5 Turbo 2 de 1984, 220 ch, 93 000 km, essence, châssis d'origine, aux couleurs de la célèbre R5 turbo Philips, a participé plusieurs fois à l'ouverture du Tour de Corse et également au Rallye Classic Val de Sèvres. Prix : 65 000 €. Tél.: 05 49 35 53 64, pauline.gaudin @yahoo.fr (dépt. 79).

Renault 6 de 1973, type R1181, à finir de rénover, nombreuses pièces neuves ou occasion. Prix : 700 €. Tél.: 03 23 60 53 08 ou 06 82 09 95 24, le soir (dépt. 02).

Renault 8 1300 Gordini de 08/1967, 30 675 km, véritable R1135, équipée régularité : chronopist, extincteur 2 kg, sièges baquets, harnais, arceau 4 points, casques radio, moteur 812 de 1255 cm³, boîte 5 type 353-03 couple 8/33, CG normale, Certificat d'authenticité Renault. Prix : 42 000 €. Tél.: 06 15 89 17 36, jean-francois.gaudriault@orange.fr (dépt. 30).

Renault 8S de 1969, jaune, 58 000 km réels, dans son jus, peinture origine toujours couchée dans garage, historique. Prix : 30 000 €. Tél.: 05 63 75 31 22, avant 18h (dépt. 81).

Renault 11 GTL de 1985, réparation à prévoir. Tél.: 06 85 54 41 01 (dépt. 30).

Renault 12 break de 1980, à restaurer. Prix intéressant. Tél.: 06 60 96 75 91 (dépt. 13).

Renault 12 Gordini de 1974, moteur refait à neuf, très bel état, belle peinture, 11 000 € de factures récentes, prix sur demande. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Prix : 28 900 €. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

Renault 12 TL de 1973, type 1170, CGN, 75 000 km, intérieur tissus noir. Prix intéressant. Tél.: 06 11 99 86 64 (dépt. 93).

PARTICULIERS
POUR VOS PETITES ANNONCES
annonces.gazoline.net

Renault 12 TS de 1974, phase 1, 107 000 km, très bon état d'origine, 4 pneus neufs, contrôle technique ok. Tél.: 04 37 05 20 45, ard38@wanadoo.fr (dépt. 38). Auto-Rétro du Dauphiné.

Renault 14 TS de 1980, vert métal, 65 000 km d'origine, vitres électriques, bon état. Prix : 2 800 € à débattre. Tél.: 06 83 92 28 04 (dépt. 74).

Renault 18 GTL de 1980, 70 000 km origine, CT OK, traitée Dinitrole 1er jour, très bon état, 4 pneus neufs. Cause maladie. Prix : 2 000 €. Tél.: 06 07 41 31 37 (dépt. 38).

Renault 19 16S Série 2 de 1992, 170 000 km, mon propriétaire a décidé de se séparer de moi, pourtant j'ai une belle robe et un intérieur cuir noir d'origine, embrayage, pneus et amortisseurs AR neufs, je suis en parfait état général et en mesure de parcourir toutes distances. Prix : 7 000 € négociable. Tél.: 06 36 66 50 54 (dépt. 74).

Renault 20 LS 2l du 29/08/1983, BV 5 vitesses, très belle, 92 000 km, gris métal, attelage bulle vitre AV, sans CT, cause décès. Prix : 3 000 €. Tél.: 02 48 65 65 97, après 20h (dépt. 18).

Renault 21 Alizé de 1993, 101 000 km, très bon état, avec stock de pièces mécanique et carrosserie. Prix : 1 500 €. Tél.: 06 50 00 53 74 (dépt. 34).

Renault 21 de 1990, 97 893 km, contrôle ok en juin, pneus neufs, 4 bougies neuves, pompe essence neuve, batterie 1 an et demi, distribution refaite à 80 000 km, a toujours été dans un garage fermé à l'abri, à voir sur RDV. Cause décès. Prix : 3 000 € à débattre. Tél.: 05 58 90 03 94, ets-d-mora@orange.fr (dépt. 40).

Renault 21, 7 cv, 1800, 100 000 km, série 1, type L48205 à restaurer. Tél.: 02 43 42 55 29, 12h30 à 14h, ou après 20h (dépt. 72).

Renault 25 GTS de 1987, 164 000 km, très bon état général, intérieur cuir de R25 Baccara, très bon état. Tél.: 04 37 05 20 45, ard38@wanadoo.fr (dépt. 38). Auto-Rétro du Dauphiné.

Renault 30 TX de 1983, 120 000 km d'origine certifiés, saine, propriétaire depuis 1992, à l'abri, arrêtée depuis 3 ans, vert foncé métallisé, à prendre avec remorque uniquement. Prix : 2 500 € ferme. Tél.: 06 09 91 17 42 (dépt. 82).

Renault Clio de 1998 1re main, 5 cv, injection essence, 5 places, 5 portes, 183 000 km, vert métal, 4 vitres électriques, attache-remorque, CT OK, entretien suivi Renault, dossier, courroie de distrib. ok, quelques petites rayures. Prix : 1 600 €. Tél.: 06 22 01 25 01, sergechanel@aol.com (dépt. 73).

Renault Clio RT 1,4 l de 1996, CT OK, 260 000 km, essence, très bon état, nombreuses factures. Prix : 1880 €. Tél.: 06 33 09 09 76, après 19h, pbeaumond@yahoo.fr (dépt. 92).

Renault Espace Série 1 de 1987, turbo diesel, 187 172 km, CT à la vente, 2e main depuis 1990, marche très bien. Prix : 2 100 €. Tél.: 06 07 60 27 82 (dépt. 42).

Renault Fuego GTL de 1981, 151 000 km d'origine, moteur 75 000 km, alternateur, démarreur, embrayage 2 000 km, plaquettes AV + pneus neufs. Prix : 600 €. Tél.: 06 08 32 84 23

RÉTRO ACHATS.FR
05 63 24 19 25
Lieu-dit Nauze
82240 SEPTFONDS
VENTE PIÈCES DE VOITURES ANCIENNES
FRANÇAISES DE 1945 à 1985
RENAULT
PEUGEOT
CITROËN
SIMCA
PANHARD
sur www.RETROACHATS.fr

PneuCollection.com
Le spécialiste français du pneu de collection, accessoires, jantes et roues
Tous les pneus pour les véhicules de collection dont plusieurs milliers de références en stock !
LE PNEU POUR VOTRE 2CV
CODE PROMO : GAZO269
MICHELIN
125R15X à 79€ttc
6 rue principale - 39570 POIDS DE FIOLE Tél. 03 84 255 400
www.pneucollection.com

Le bulletin d'abonnement est en page 127

Renault Laguna Baccara 2,0 l de 09/1994, 307 000 km, pneus AV 7 000 km, pneus AR 25 000 km, silencieux échappement neuf, attelage, vendue sans contrôle technique. Prix : 500 €. Tél.: 06 31 22 22 93 (dépt. 81).

Renault Monasix de 1929, révisée, CG, CT, moteur embrayage élect. Dynastar, batterie, bleue et noire, très propre. Prix : 11 000 € à déb. Tél.: 04 75 03 26 87 (dépt. 26).

Renault Ondine, gris bleu, pour restauration, bonne base, moteur tourne. Prix : 2 800 €. Tél.: 06 18 45 17 42 (dépt. 49).

Renault Rodéo ACL de 1971, bon état. Tél.: 06 34 43 68 25 (dépt. 01).

Renault Super 5 Belle Ile de 1992, rare, découvrable d'origine, blanche, 176 000 km d'origine, très bon état. Prix : 9 000 € ferme. Tél.: 06 09 91 17 42 (dépt. 82).

ROVER

Rover SD1 2600 de 1984, grise, batterie neuve, amor. AR gonflables, attelage, idéal pour tracter, 135 ch, 11 cv. Prix : 1 900 € à déb. Tél.: 03 80 64 39 38 (dépt. 21).

SAAB

Saab SE 2.0l 150 ch, voiture très entretenue, dossier factures environ 3 000 €, vendue neuve en France, clim, JA, sièges chauffants, capote électrique, 4 vraies places, cuir, bon état général, 288 000 km, avec CT, petit prix. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

SIMCA

Simca 5 de 1937, très bon état, découvrable, deux tons. 14 700 €. Tél.: 06 73 41 17 91 (dépt. 34).

Simca Beaulieu de 1960, très bon état, CG collection, sièges Pullman. Échange possible. Prix : 21 000 €. Tél.: 05 46 76 57 43 ou 06 47 14 76 62 (dépt. 17).

annonces.gazoline.net

ISO 9001
BUREAU VERITAS
Certification
N° FR020282-1
4.5/5
AVIS CLIENTS
THE FEEDBACK COMPANY eKomi
G.LOPEZ
Ancien Moderne
NOUS ASSURONS TOUS VOS VÉHICULES :
VOITURE ANCIENNE OU MODERNE
MAIS AUSSI VOTRE HABITATION
ET BIEN PLUS ENCORE...
ROULEZ ASSURÉ
EN QUELQUES CLICS
05 65 10 17 17
WWW.RETRO.FR
Rétro ASSURANCES
NOUS VOUS GARANTISSONS
UN SUIVI PERSONNALISÉ
Création designe.fr
CAT - Société de Courtage en Assurances - Siège Social : 128, rue de la Boétie 75008 PARIS - RCS : Paris B 350 894 846 - N° ORIAS : 07001 752 - www.orias.fr

Ventes autos (suite)

SIMCA

Simca Marly de 1959, rare et belle voiture, fonctionne très bien. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

Simca Océane de 1962, complète, à restaurer, moteur Rush super bloqué, corrosion perforante ailes arrière, CG française en règle. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

Simca 1000 Rallye 2 de 1973, kitée Rallye 3, à remettre en route + pièces. Prix : 17 000 €. Tél.: 06 77 33 08 85 (dépt. 16).

TOYOTA

Toyota Crown 2,3l 6 cyl. de 1969, CG ok, tourne, à restaurer, complète, blanche sortie de grange, chromes ok. Prix : 2 300 €. Tél.: 05 65 44 14 33, HR (dépt. 12).

TRIUMPH

Triumph 1300 TC de 1968, 102 081 km, peinture à refaire avec un peu de carrosserie, intérieur à restaurer, moteur Spitfire MK3, double carbu. en très bon état, 4 jantes alu, carte grise de collection. Prix : 2 500 €. Tél.: 06 33 29 21 39, lamaison dutailleurdepierre@yahoo.fr (dépt. 07).

Triumph 1500 Spitfire de 1977, à restaurer. Prix : 8 500 €. Tél.: 00 32 496 98 34 59, Belgique.

annonces.gazoline.net

Triumph TR4 de 1963, avec Surrey top en aluminium, roues fils, belle voiture, vendue révisée. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

VOLKSWAGEN

Volkswagen Coccinelle 1303 de 1973, verte, 99 000 km, bon état, 1 600 cc, CGN, CT OK, freins disques, pneus, batterie, neufs, + pièces propriétaire depuis 2001. Prix : 6 500 €. Tél.: 07 61 61 49 76 (dépt. 18).

Volkswagen Coccinelle de 1977, 54 000 km, Cabriolet Karnan, moteur 1300, 12 v, rou<ge-grenat, carburateur et allumage neufs, CT OK. Prix : 17 000 €. Tél.: 06 08 35 29 42, domipac@orange.fr (dépt. 30).

Volkswagen Golf 1,8 l carburation, cabriolet Karmann de 1985, 180 000 km, très bon état, factures, noire peinture neuve, très propre. Prix : 8 000 € ferme. Tél.: 06 09 91 17 42 (dépt. 82).

Volkswagen Golf GTi 16S de 1987, révisée, 230 000 km, toit ouvrant et sièges semi-électriques, distribution, freins avant et pneus neufs, CT OK, belle voiture. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

Volkswagen Golf II Country, CG, très bon état. Prix : 8 000 €. Tél.: 07 88 04 88 37 (dépt. 88).

Volkswagen GTi groupe 1 de 1982, passeport technique Historique FFSA, très grosse préparation, énorme dossier factures et photos, très belle voiture. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

Volkswagen Polo 1,4l de 1996, pack clim, 251 500 km, 6 cv, TBÉ, radio CD, DA, VE, clim. 2e main, très belle, entretien méticuleux à jour connu depuis l'origine. Fonctionne parfaitement. Fait : distribution, pompe à eau, embrayage, démarreur, train avant, amortisseurs, révision clim, CT OK. Prix : 1 350 €. Tél.: 07 85 25 93 62 (dépt. 33).

Achats autos

ACHÈTE
coupés et cabriolets
Français et Italien
entre 1945 et 1990
PAIEMENT COMPTANT
Tél. 06 16 15 34 17

JAGUAR

Jaguar XJ6 X300 3,2 l, 1994/1997, en très bon état général d'origine et kilométrage raisonnable certifié. Couleurs chaudes ext. et int, part. Tél.: 02 97 21 72 99 (dépt. 56).

Jaguar XJ6 XJ40 3,3 l, 1991/1994, 4 phares, très bon état général d'origine et kilométrage raisonnable certifié. Couleurs chaudes ext. et int, part. Tél.: 02 97 21 72 99 (dépt. 56).

PANHARD

Panhard 24 BT, 1966 ou 1967, sans carte grise, non rouillée. Tél.: 04 66 61 40 23 (dépt. 30).

PEUGEOT

Peugeot 106 Ines de la Fressange, bon état. Me déplace partout. Simar - BP172 - B4800 Verviers. Tél.: 00 32 87 33 31 28, 007@portimao.be, Belgique.

Peugeot 305 Break, bon état général. Je suis basé à Thann (Alsace). Tél.: 06 83 10 63 77 (dépt. 68).

Peugeot 504 et 505, peu importe l'état même HS, berline et break, déplacement partout en France. Tél.: 06 49 87 79 80 (dépt. 04).

RENAULT

Renault 4 CV pour pièces, même démontée, avec ou sans CG, mais complète, plus pièces neuves d'époque, je me déplace. Tél.: 06 79 50 77 19 (dépt. 05).

Renault 8 pour faire une restauration, bonne base, état général, échange possible contre Renault Ondine, moteur tourne. Tél.: 06 18 45 17 42 (dépt. 49).

VOLVO

Volvo P1800 ou 1800ES en état origine ou à restaurer. Faire offre. Tél.: 06 82 04 52 90 (dépt. 51).

Fabrication 100% FRANÇAISE
VOUS L'AIMEZ ?
PLAQUEZ LA EN BEAUTE !
Le plus grand choix de plaques autos & motos
Le seul fabriquant français de plaques en relief
Gamme EMBOUTIES :
Vos plaques noires, blanches ou jaunes.
NOUVEAU : Choix de 6 formes de caractères
Gamme MAILLEFAUD :
Depuis 1930, les plus belles plaques entièrement fabriquées dans nos ateliers
Fond noir ou blanc avec caractères en relief
Gamme FONDERIE :
Les plaques GH de prestige en fonderie d'alu de 6 mn d'épaisseur
ABQS 02368
AG-827-BQ
BN-216-YE
CS-346-RT
Et les plaques rétroéclairées, les plaques plexi, les autocollantes, etc...
BOUTIQUE EN LIGNE
www.belles-anciennes.com
Tél : 04.72.02.05.41
Mail : contact@belles-anciennes.com
Belles Anciennes.com
10 ANS
www.belles anciennes.com
Restaurer, Embellir, Protéger

JOINTS caoutchouc d'etancheité de carrosserie
Fournitures pour GARNISSAGE et SELLERIE
CITROEN • PEUGEOT • RENAULT • SIMCA • ALFA-ROMEO
AUSTIN • FERRARI • FIAT • FORD
LAMBORGHINI • MASERATI • VESPA • CITROEN
PEUGEOT • RENAULT • SIMCA • ALFA-ROME • MASERATI
COMPTOIR DE LA CARROSSERIE
Nous serons présent à :
SALON DE ROUEN (76)
Les 21 et 22 SEPTEMBRE 2019
Catalogue en ligne sur :
www.comptoir-carrosserie.fr
10 - 12 Place Laganne - 31300 TOULOUSE Tél : 05 61 42 68 73

WEST AUTO COLLECTION
Depuis 1987, la pièce pour
Simca Aronde/P60 • Chambord-Versailles-Ariane • 1000 • 1100 • 1300-1500
Renault 4 CV • R8/10/16 • Juvaquatre • Dauphine • Caravelle • Floride • Frégate
Citroën 2 CV • Ami 6/8 • TA • DS-ID • HY
Peugeot 203 • 403 • 204 -304 • 404 • 504
Catalogue par modèle téléchargeable gratuitement sur internet :
http://west-auto-collection.com
Lundi au vend. de 10h à 12h et de 14h à 18h
Samedi de 10h à 16h
1 rue Montreuil -72440 BOULOIRE
Tél. : 02 43 63 03 59
Fax : 02 43 63 03 89

Ventes deux-roues

BMW R80 T1C de 1986, bon état, sans carénage avec valises BMW, fonctionne parfaitement. 3 500 €. Tél.: 06 75 74 13 17 (dépt. 44).

Bultaco side-car trial 350 Sherpa de 1982, bon état, idéal pour le trial à l'ancienne ou l'initiation. Prix : 2 000 €. Tél.: 03 22 48 18 34, laisser message (dépt. 80).

Cycle course France-Loire Saint-Etienne 70' + vélo enfant Vintage. Prix : 68 € livraison possible sur Paris et proche banlieue. Tél.: 06 19 49 29 96 (dépt. 78).

Lambretta de 1957, triporteur, avec CG, très bon état, avec cabine toile. Bloc Lambretta filière marque Virax à peignes très bon état. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Magnat Debon 125 M4 TD de 1951, entièrement restaurée à redémarrer, revoir fourche, avec carte grise. Prix : 1 200 €. Tél.: 06 50 50 43 04 (dépt. 17).

Mobylette 50 VLC, année modèle 1976 orange, a subi une restauration intégrale, cadre sablé traité Epoxy, visserie bichromatée, chromes neufs, ttes pièces neuves d'époque. 1 propriétaire. Dossier sur demande. 4 161 km avant restauration. Prix : 1 050 €. Mail : jehannom@gmail.com (dépt. 56).

Motobécane 1 cylindre moteur Motobécane année 1924-1930 avec pipe alu démontable, décompresseur et culasse démontables alésage ø intérieur 57, fourche de direction avec les deux ressorts départ du haut du guidon. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

SanSouPap BV 2l de 1928 entretube puissance 2CV dans l'état d'origine. Tél.: 06 81 80 11 51 (dépt. 51).

Solex 3800 1969, en bon état, manque capot gauche et manette de décompresseur au guidon. Prix : 320 €. Tél.: 07 85 25 93 62 (dépt. 33).

Trial Ossa 250 MAR de 1976, avec CGN, démontée en pièces à remonter + Super Pioneer sans CG en pièces, très nbses pièces sur 2 palettes + 5 caisses (2 cadres, 3 moteurs, réservoirs, selles, roues, fourches, amort., bobines Motoplat, carbus, etc). Prix : 700 €. Tél.: 07 85 25 93 62 (dépt. 33).

Yamaha 400 XJ, CG, bon état, 1 000 €. Yamaha 125 DTMX, sans CG, 300 €. Tél.: 07 88 04 88 37 (dépt. 88).

Yamaha TY 125 : pot échappement, état correct pour trial. Prix : 150 €. Tél.: 06 03 04 14 98 (dépt. 92).

Yamaha XT500 : pot d'échappement à restaurer. Prix : 300 €. Tél.: 06 03 04 14 98 (dépt. 92).

Achats deux-roues

Fantic Chopper 49 125 cm³. Me déplace partout. Simar - BP172 - B4800 Verviers. Tél.: 00 32 87 33 31 28, 007@portima.be, Belgique.

Ventes pièces

ALFA ROMEO

Alfa Romeo 33 : pièces moteur + pièces int. Tél.: 06 32 92 29 35 (dépt. 16).

Alfa Romeo 5 jantes alu Cromodora 13 pouces très bon état mais à finir de décaper (un original les avait peintes en blanc). Tél.: 06 21 06 58 25 (dépt. 81).

Alfa Romeo Bertone 1300 de 1972 : culasse complète, 450 €. Carburateurs Dell'Orto 40, avec filtre à air, 250 €. Tél.: 06 82 13 81 71 (dépt. 74).

Alfa Romeo Giulia 1600 Sprint de 1963 : lunette AR. Tél.: 04 93 66 24 39 (dépt. 06).

Alfa Romeo Sprint Veloce de 1962 : prise d'air alu pour Weber complète d'origine, très bon état. Tél.: 06 11 22 78 53 (dépt. 35).

Alfa Romeo Sprint : pièces, moteur, pompe à ess, bobine, etc. + pièces intérieur + pare-chocs AR. Tél.: 06 32 92 29 35 (dépt. 16).

ALPINE

Alpine A110, R8G : collecteurs 4/1 et 4/2 1600 et silencieux + pot, pistes, 2 d'époque bon état + pignons, boîte 4 et 5 R8G + carters complet. Tél.: 06 66 72 88 99 (dépt. 06).

Alpine A110, R8G : jantes alu Mad'In larges en 7'' x 13 et 9'' x 13 + 4 voiles alu intérieur et extérieur à saisir. Bon état + pièces mécanique 1600 R12G. Tél.: 06 66 72 88 99 (dépt. 06).

Alpine A110/R8 Gordini : bougies Champion N60R, tête Ducellier origine neuf tous type kit rupteur condensateur Rotor. Tél.: 06 43 77 69 22 (dépt. 95).

Alpine A310 V6 de 1980 : aileron. Prix : 100 €. Tél.: 04 74 89 93 72 (dépt. 42).

SILVERLINE®
CLÉ DYNAMOMÉTRIQUE
633567
48,71 €
PRIX BAS • GARANTIES IMBATTABLES
EXTRACTEUR DE CYLINDRE DE RETENUE DE FREIN
• Structure en acier durci
• Sert à l'extraction et à la pose d'anneaux d'arrêt sur arbres de transmission
5,53 €
520962
PINCE À COLLIERS DE TRANSMISSION
• Pince en acier durci
• Acier électroplaqué pour une résistance à la corrosion
16,67 €
427481
CHANDELLES PLIANTES, 2 PCS
• Structure robuste en acier carbone thermolaqué offrant une résistance à la rouille
26,18 €
676260
CRIC ROULEUR HYDRAULIQUE
• Structure tout acier, poignée escamotable et valve de sécurité anti-surcharge
59,23 €
633935
CHARIOT DE VISITE MÉCANICIEN
• Construction robuste en acier
• Déplacement facile avec les roulettes composites
47,70 €
783171
MALLETTE DE MÉCANICIEN 90 PCS
• Ensemble de clés et douilles en acier chrome-vanadium trempé et durci avec fini poli miroir
140,21 €
868818
PINCE D'EXTRACTION D'AGRAFES
• Extraction des agrafes rapide et facile
10,73 €
927687
CLÉ EN CROIX
• En acier au carbone de type EN-8
• Mesures métriques (de 0,5 à 2,55 mm) et impériales (0,02 - 0,1")
7,64 €
380629
PLUS DE 5 000 OUTILS
SILVERLINETOOLS.FR
Prix TTC en vigueur au moment de l'impression. Les images ne sont pas à l'échelle. Couleurs non contractuelles

Ventes pièces (suite)

ALPINE

Alpine Berlinette 1600 S : lunette AR plexi, bon état, 150 €. Volants ø28 ø33, le lot de 6, 120 €. Tél.: 06 70 79 66 37 (dépt. 95).

Alpine Berlinette : 4 ailes bulles, 1 capot moteur, 1 spoiler AV, 1 capot AV, bon état. Prix : 400 €. Tél.: 06 70 79 66 37 (dépt. 95).

AMILCAR

Amilcar démarreur. Tél.: 06 56 84 28 68 (dépt. 16).

AUDI

Audi 60, 80, 80 Quattro, 90, 90 Quattro, 100, 100 Quattro, 200, 200 Quattro : moteurs, boîte, pont, pièces mécanique et carrosserie. Tél.: 06 07 97 22 96 (dépt. 80).

Audi 80 : 2 moteurs et boîtes, environ 135 000 km et 235 000 km + carrosserie + accessoires, échange poss. Tél.: 06 12 02 49 00 (dépt. 13).

AUSTIN

Austin 1300 : moteur boîte complet, échange possible. Tél.: 06 12 02 49 00 (dépt. 13).

Austin Cambridge A55 de 1956 : boîte, lames et ressorts, + pont trains AV et AR. Tél.: 04 93 66 24 39 (dépt. 06).

Austin Mini 1000 : moteur, portes, capot, pneus, pièces diverses. Tél.: 03 23 08 83 49 (dépt. 02).

Austin Mini années 1980-1990 : moteur non bloqué, à prendre sur place. Prix à négocier. Tél.: 06 63 41 86 94 (dépt. 44).

BMW

BMW de 1964 à 1996 : pièces, moteurs boîte, pont 1600, 1800, 2000, 1602, 2002, 2500, 2800, 3,3l, 30 CSi, 633 CSi série 5 E12, E28, E34, M5, M3 et E30, 316, 318i, 320i, 323i, 325i, 325iX, 324D, 324TD. Tél.: 06 07 97 22 96 (dépt. 80).

BUGATTI

Bugatti carrosserie type 30 de 1925, avec origine connue, dans son jus à remonter, très belle patine, sans châssis, sans numéro. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

CITROËN

Citroën 2 CV de 1960 : malle arrière, 50 €. 1 vitre glace battante côté chauffeur, bon état, 25 €. Tél.: 06 79 27 44 90 (dépt. 35).

Citroën 5 HP : châssis avec lames et pièces. Tél.: 04 93 66 24 39 (dépt. 06).

Citroën 5 THP : moteur delco, en état. Tél.: 06 11 22 78 53 (dépt. 35).

Citroën 11 BL 1952/1957 : calandre TA. Tél.: 06 11 22 78 53 (dépt. 35).

Citroën 11 BL de 1956 : triangle sup. 30 € et inférieur 30 €. Support radiateur, 20 €. Dynamo + régulateur 50 €, flasques de freins 10 € pièce, moteur + 10 jantes alu CX, 120 €. Tél.: 06 22 58 51 09 (dépt. 60).

Citroën 11 BL : compteur beige, 70 €. Pièces moteur perfo. vitre 11 BL + pièces boîte de vitesses, diverses pièces, train arrière 11B. Tél.: 06 22 58 51 09 (dépt. 60).

Citroën Ami 8 : pièces détachées diverses compteur Veglia avec son support 40 €, commodo phare et clignotant 30 €, faisceau électrique AV plus régulateur 30 €, manivelle d'origine 20 €. Prix : 20 € port inclus. Tél.: 06 48 57 50 37 (dépt. 53).

Citroën B14 : moteur BV complet. Tél.: 06 86 89 42 17 (dépt. 38).

Citroën C15 diesel : tôleries et mécanique. Tél.: 06 18 45 17 42 (dépt. 49).

Citroën C25 turbo diesel : boîte de vitesses 1992/1993. Tél.: 06 12 02 49 00 (dépt. 13).

Citroën C4 de 1930 : pièces. Tél.: 06 80 06 03 25 (dépt. 12).

Citroën C4 : allumeur complet en état. Tél.: 06 11 22 78 53 (dépt. 35).

Citroën C4 : radiateur bon état, environ 1930. Tél.: 06 81 80 11 51 (dépt. 51).

Citroën CX de 1979 : capot AV, 120 €. Portière AR gauche, 75 €. Tél.: 06 79 27 44 90 (dépt. 35).

Citroën démarreur 5HP, B2, B14. Tél.: 06 56 84 28 68 (dépt. 16).

Citroën DS 21 de 1969 : tableau Jaeger cabriolet, DS 23 iE de 1973 moteur 100 000 km bloqué, + BV5 très bon état + calculateur Bosch + petit unit AV neuf. Tél.: 05 65 44 14 33, HR (dépt. 12).

Citroën DS 23 iE de 1970 : intérieur cuir noir, vitres teintées, pièces carrosserie. Tél.: 06 48 34 46 83 (dépt. 02).

Citroën DS : 8 cardans 140 €, entraîneurs 80 €, régulateur centrifuge, 60 €, calculateur Bosch 60 €, ventilateurs 60 €, échappement 2-en-1 60 €, plus stock 800 €. Liste. Tél.: 06 71 16 74 68 (dépt. 94).

Citroën DS : moteur 11 cv complet, 1 boîte 4 vitesses, 1 boîte 5 vitesses + 2 roues avec écrou central, + jtes 5 trous, éch. poss. contre int. DS ou aile, portière. Tél.: 06 12 02 49 00 (dépt. 13).

Citroën GS/GSA : sièges AV, banquettes et pare-brise. Tél.: 07 83 93 45 77 (dépt. 61).

Citroën ID ou DS : sièges avant et banquette arrière en velours bleu 2 petits accros. Tél.: 07 83 93 45 77 (dépt. 61).

Citroën moteurs CX2000 2200 carbu de 1977, BX 1,4l carbu 5 vitesses, BX 1,6l XMV6 injection AX diesel CX/C25 diesel de 1986. Tél.: 06 48 60 56 02 (dépt. 60).

Citroën plusieurs véhicules, dans l'état, à restaurer ou pour pièces. Petit prix, par lot, à débattre. Tél.: 06 80 17 77 16 (dépt. 32).

Citroën Rosalie 10 cv : moteur BVA C4, moteur BV réservoir culasse C4F, tableau de bord. Tél.: 04 68 81 14 30 ou 06 24 72 40 84 (dépt. 66).

Citroën SM : roue étoile + roues pleines AV, BV, 2 pare-chocs AR. Tél.: 02 43 42 55 29, 12h30 à 14h, ou après 20h (dépt. 72).

Citroën TA 11 de 1954 : portes AV D et G, capot moteur. Prix : 180 € le tout. Tél.: 06 82 13 81 71 (dépt. 74).

Citroën Traction : pare-brise BL AV complet 50 €, carburateur 10 €, comodo, 15 €, bac batterie 10 €, bobine allumage 10 €, antibrouillard 50 € les deux, pare-chocs BL AV/AR 20 €. Tél.: 02 35 29 14 44 (dépt. 76).

DAF

DAF 44/55 de 1972, pièces. Tél.: 03 22 80 89 06 (dépt. 80).

EXCELSIOR

Excelsior joints de culasse, essence diesel : 1 cyl, 2 cyl, 3 cyl, 4 cyl, 5 cyl, 6 cyl, 8 cyl. de 1920 à 1988, autos, camions, tracteurs, diverses pochettes, joints moteurs. Tél.: 06 07 97 22 96 (dépt. 80).

FIAT

Fiat 1300 de 1963 : moteur avec carburateur + delco + pompe à essence + embrayage. Prix : 150 €. Tél.: 06 48 60 56 02 (dépt. 60).

Fiat Barchetta : hard-top neuf, 890 €. Pièces neuves et occasion, 300 €. 4 roues hiver alu neuves, 300 €. + pneus neufs, 300 €. Tél.: 06 82 85 66 53 (dépt. 62).

FORD

Ford A : 6 jantes rayons et pare-chocs AV. Tél.: 04 93 66 24 39 (dépt. 06).

Ford Capri RS 2600 de 1972 : moteur V6 injection. Tél.: 06 48 60 56 02 (dépt. 60).

Ford Capri, Escort, Fiesta, Taunus, Granada, Orion, Sierra, Scorpio : moteurs, boîte, pont, pièces mécanique et carrosserie. Tél.: 06 07 97 22 96 (dépt. 80).

Ford Escort RS de 1987 : kit bas de caisse, tous modèles années 80 cabriolet ou autres. Prix : 120 € + port, à débattre. Tél.: 06 81 92 38 96 (dépt. 21).

Ford T : châssis, marche-pieds capot, radiateur, calandre AV, train, direction, volant, klaxon, bouton, moteur, phare, lanterne AV/AR + divers. Faire offre. Tél.: 06 56 84 28 68 (dépt. 16).

Ford XR3i de 1987 : portes, hayon, optiques, feux, rétros ext, jantes alu, pièces diverses. Tél.: 03 23 08 83 49 (dépt. 02).

HONDA

Honda Accord de 1980 : moteur complet et bas moteur boîte automatique, trains AV et AR, réservoir, feux et divers. Tél.: 03 22 80 89 06 (dépt. 80).

HOTCHKISS

Hotchkiss 2 armatures de sièges AV pour berline Cabourg de 1926. Prix : 40 € l'une, 60 € les deux, à prendre sur place. Tél.: 06 23 83 46 65 (dépt. 37).

Hotchkiss démarreur Marchal Vaucanson, très bon état. Tél.: 06 56 84 28 68 (dépt. 16).

Hotchkiss lève-vitre pour tous mod. années 30, bon état. Prix : 50 € port en sus. Tél.: 06 23 83 46 65 (dépt. 37).

Hotchkiss pare-brise avant et lunette AR pour tous modèles gammes 25/36/37. À prendre sur place. Prix : 100 € les deux. Tél.: 06 23 83 46 65 (dépt. 37).

INNOCENTI

Innocenti De Tomaso : 4 jantes alu. Tél.: 04 93 66 24 39 (dépt. 06).

JAGUAR

Jaguar 3,8 l de 1964 : pare-chocs AV/AR + pièces diverses. Tél.: 02 43 42 55 29, 12h30 à 14h, ou après 20h (dépt. 72).

Jaguar MK2 de 1962 : carburateurs SU avec pipe admission, 350 €. Collecteurs échappements, 140 €. Console centrale beige, 150 € + diverses pièces. Tél.: 06 82 13 81 71 (dépt. 74).

JENSEN

Jensen Healey de 1968 : hard-top. Prix : 260 €. Tél.: 06 82 13 81 71 (dépt. 74).

LANCIA

Lancia 1600 HF turbo : 2 moteurs dont 1 avec embrayage et turbo, tableau de bord, trains AV/AR, bric à brac int. Tél.: 03 83 21 29 52 (dépt. 54).

Lancia Dedra : deux phares. Prix : 20 €. Tél.: 06 80 35 30 17 (dépt. 28).

LAND ROVER

Land Rover 109 série 2 A de 1971 : pont AV, ailes, freins, tableau de bord, 2 roues, bric à brac. Prix : 100 € le tout. Tél.: 03 83 21 29 52 (dépt. 54).

MATHIS

Mathis pont court modèle ancien avec ses ressorts long 112 long roue à roue 1,280 gros freins à tambour double freinage épaisseurs tambours freins 110 ø220. Tél.: 06 81 80 11 51 (dépt. 51).

MATRA

Matra Djet ou Estafette : boîte de vitesses, défaut synchro de 2e. Prix : 120 €. Tél.: 06 73 47 98 69, ajoseph85@gmail.com (dépt. 91).

MERCEDES

Mercedes 220 D de 1974 : tableau de bord, Neiman, 4 roues complètes. Tél.: 03 23 08 83 49 (dépt. 02).

Mercedes 230 de 1978 4 cyl. : boîte automatique 67 000 km, trains AV et AR, pont AR, tableau de bord, Neiman, porte ARD et divers. Tél.: 03 22 80 89 06 (dépt. 80).

Mercedes 230 E de 1984, 4 portes, sortie de grange sans carte grise, ni clés, pour pièces, 259 000 km, propre. Prix : 1 000 € à voir. Tél.: 05 65 44 14 33 (dépt. 12).

Mercedes 280 SE de 1976 : culasse complète, pont AR, ailes AVG et D, capots AV et AR, porte AVG et divers. Tél.: 03 22 80 89 06 (dépt. 80).

Mercedes 280 W111 de 1966 : 1 pare-brise + la baguette. Prix : 200 €. Tél.: 06 87 68 10 50 (dépt. 14).

GARAGE RACLIN
Entretien et restauration
TOUTES MARQUES
Spécialiste réfection moteurs vintage
03.26.81.44.70
garagedavidraclin@orange.fr
51230 Connantre
TOP GARAGE Classic

NSU

NSU Printz : pare-brise, feux arrière, compteur, tableau de bord, volant, soufflets Nowid, portes (coupé sport). Tél.: 03 80 39 79 79, michel.girbe@yahoo.fr (dépt. 21).

OPEL

Opel Manta : 2 sièges avant . Tél.: 06 22 58 51 09 (dépt. 60).

PANHARD

Panhard 24 : 1 jeu de crosses échappement. Prix : 350 €. Tél.: 05 49 55 16 79, laisser message (dépt. 86).

Panhard : 1 vilebrequin refait par spécialiste de la marque, bielles baguées 27 x 25 avec ces roulements, 850 €. 1 vilebrequin ouvert contrôlé remonté avec cages IKO, jeu 1/100, goupillé, bielles 25 x 27, 300 €. Tél.: 06 84 42 32 67 (dépt. 31).

Panhard PL17 : lot de pièces diverses . Tél.: 06 37 74 85 97 (dépt. 50).

Panhard Z à 24 : capots avant, 150 €, ailes avant, 100 €. Diverses pièces. Tél.: 04 66 61 40 23 (dépt. 30).

PEUGEOT

Peugeot 203 : moteur + radiateur, 600 €. + radiateur 2 ponts, 300 €. Tél.: 04 66 61 40 23 (dépt. 30).

Peugeot 204 cabriolet de 1969 : hard-top noir, bon état, berline et break, ailes AR D et G neuves, bavolet AR neuf, cabriolet Neiman neuf dans la boîte. Tél.: 05 65 44 14 33, HR (dépt. 12).

Peugeot 204 : moteur, 90 000 km. Prix : 600 €. Tél.: 04 66 61 40 23 (dépt. 30).

Peugeot 205 CTi : deux jantes alu. 80 €. Tél.: 06 18 45 17 42 (dépt. 49).

VOTRE SPÉCIALISTE PIÈCES POUR VÉHICULES
FRANÇAIS ET ITALIENS
ALFA-ROMÉO . MASERATI . LANCIA
FIAT . PEUGEOT . RENAULT . SIMCA
TOUTES NOS PROMOTIONS
SUR NOTRE SITE DE VENTE DE PIÈCES
www.AUTORETROSERVICES.FR
tél: 01 64 39 02 66 email: info@autoretroservices.fr

Ventes pièces (suite)

MERCEDES

Mercedes 4 jantes AMG Styling II, AV 7.1/2 x 17 et 35 AR 8.1/2 x 17 et 30, pneus 225/45x17 le tout très peu roulé. Prix : 1 100 €. Tél.: 06 84 42 32 67 (dépt. 31).

Mercedes 5 jantes modèle Barock en 14'', largeur : 6,5 J 14 déport : et 30 entraxe : 5x112 profil : H2 réf. : KBA40129 2 pneus sont encore en état (20% d'usure), les 3 autres sont HS. Prix : 300 €. Tél.: 06 78 83 76 17 (dépt. 30).

Peugeot 205 GL de 1986 essence moteur à plat : mécanique, tôleries, pièces, phares et feux. Tél.: 06 18 45 17 42 (dépt. 49).

Peugeot 205 GTi 1900 ou 309 GTi ou 405 : 4 jantes alu. Tél.: 04 74 89 93 72 (dépt. 42).

Peugeot 205 GTi 1900 : moteur complet, pièces, accessoires. Tél.: 06 12 02 49 00 (dépt. 13).

Peugeot 205 XS : moteur complet. Tél.: 06 12 02 49 00 (dépt. 13).

Peugeot 309 GTi 130 ch : culasse complète. Prix : 120 €. Tél.: 03 83 21 29 52 (dépt. 54).

Peugeot 309 GTi de 1992 : pare-chocs avant neuf avec phares, 100 €. Volant 309 et 205 GTi, 50 € pièce. Double phares ronds, 50 €. 1 aileron et calandre 205, 30 € pièce. Tél.: 06 41 35 69 60 (dépt. 76).

Peugeot 4 jantes alu 14'' avec enjoliveurs, boulons de fixation antivol pour 405, 306, 205, BX. 100 €. Tél.: 06 30 05 78 52 (dépt. 47).

Peugeot 403 : lion de capot. 45 € port inclus. Tél.: 05 49 45 13 20 (dépt. 86).

Peugeot 404 cabriolet de 1966 : moteur injection + hard-top + portes D et G + capot AR + 1 siège AV à refaire + divers à voir. Tél.: 05 65 44 14 33, HR (dépt. 12).

Peugeot 404 Coupé/Cabriolet : pompe injection Kugelfischer KF2 contrôle joints remplacés comme neufs + tuyau. Tél.: 06 43 77 69 22 (dépt. 95).

Peugeot 404 de 1969 : BVA7, train AV à disques, train AR sur roues, échappement complet Walker, pièces structure neuves et carrosserie vitrage ciel de toit neuf. Tél.: 03 85 78 14 55 (dépt. 71).

Peugeot 405 diesel : deux disques freins avant neufs. Prix : 70 €. Tél.: 06 18 45 17 42 (dépt. 49).

Peugeot 405 : 5 jantes. Tél.: 06 95 82 55 93 (dépt. 44).

Peugeot 405 : deux pneus avec jantes 175x70x13 82T. Prix : 80 €. Tél.: 06 18 45 17 42 (dépt. 49).

Peugeot 504 : 2 jantes alu, années 1970 ou plus. Tél.: 06 81 80 11 51 (dépt. 51).

Peugeot démarreur 202 Ducellier en très bon état. Tél.: 06 56 84 28 68 (dépt. 16).

Peugeot radiateur pour moteur D3A, bon état. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

PONTIAC

Pontiac Formula 400 de 1971 : museau AV complet, 850 €. Coffre arrière, 120 €. Tél.: 06 82 13 81 71 (dépt. 74).

PORSCHE

Porsche 944 : pièces 8 et 16 soupapes, jantes ø15, culasse, boîtier, débitmètre, démarreur, alternateur, boîte de vitesses, trains AV et AR, portes gauche et droite, passage de roue avant droit neuf et divers. Tél.: 06 07 97 22 96 (dépt. 80).

RENAULT

Renault 4 CV : pont AR avec trompette et tambour et boîte de vitesses. Tél.: 06 10 64 42 67 (dépt. 39).

Renault 4 CV de 1953 : portes AR droite et gauche, capot moteur. Prix : 140 € le tout. Tél.: 06 82 13 81 71 (dépt. 74).

Renault 4 CV de 1954 : 1 démarreur à tirette Ducellier 6V réf. : 401A. Prix : 60 €. Tél.: 06 31 60 25 47 (dépt. 76).

Renault 4 CV : 2 trains AR complets. Tél.: 02 43 42 55 29, 12h30 à 14h, ou après 20h (dépt. 72).

Renault 4 de 1963 : boîtes de 3 vitesses et 4 vitesses alu et fonte. R5L de 1982, R5 4 vitesses, R5 GT turbo de 1985, R6, R18 TL + diesel, R 25GTX 2,2l. Tél.: 06 48 60 56 02 (dépt. 60).

Renault 4 de 1973 : boîte de vitesses, crémaillère de direction, vase d'expansion, portes AR et AVD pour R4 fourgonnette, bon état. Tél.: 06 95 82 55 93 (dépt. 44).

Renault 4 : collecteur admission échappement, moteur Billancourt 727/782/845 cm³ montage pour carburateur diamètre 26/28. Prix : 35 € port inclus. Tél.: 06 48 57 50 37 (dépt. 53).

Renault 4 Clan de 1988 pour pièces ou à remettre en état, moteur tournant très bien, bons pneus, avec carte grise normale. Prix : 500 €. Tél.: 06 63 19 77 66 (dépt. 03).

Renault 4 L : pare-brise. Tél.: 04 93 66 24 39 (dépt. 06).

Renault 5 Alpine turbo : 5 jantes, 2 réservoir cylindriques de L89 ø25 et L53 ø25. Tél.: 04 93 66 24 39 (dépt. 06).

Renault 5, R8, R12, R16 : crics. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

Renault 5 : 2 ailes AVG + 2 portes ARD/ARG, + capot + hayon + nombreuses pièces diverses + vitres. Prix : 230 € le tout. Tél.: 07 81 84 38 96 (dépt. 59).

Renault 5 : disques freins, alternateur, démarreur, cardans, tableau de bord, vitres, moteur essuie-glaces, phares, clignotants, plaquettes. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

Renault 8 Gordini de 1970 : cache-culbuteur, radiateur d'huile, ressort de soupapes, arceau de sécurité 4 points en inox, allumeur avec prise de contour. Tél.: 06 18 38 51 98 ou 02 35 91 47 91 (dépt. 76).

Renault 8 Gordini : collecteur d'échappement Devil 4/1. Tél.: 06 18 38 51 98 ou 02 35 91 47 91 (dépt. 76).

Tout au mètre !!
www.tido.fr

-Durites:
de carburant, d'huile, de liquide de refroidissement, de liquide de frein, de dépression, pour Master Vac ....
-Gaines et câbles:
thermorétractables, annelées, lézard , câble pour batterie, fil éléctrique
-Joints d'étanchéité:
joint papier indéchirable, joint liège/nitrile
-Profils en U :
bord de tôle, joint d'entrée de porte , jonc sur gouttière....
-Joints de carrosserie:
joint de porte, joint de coffre, joint mousse..
-Tapis de sol
Frais de port :4,90€*
Boutique en ligne avec paiement securisé
Présent sur de nombreux salons
contact:info@tido.fr
tel:0986451280
www.tido.fr
tido 478 chemin de pareloup
30000 NIMES
*en France métropolitaine

Belles Anciennes.com 10 ANS www.belles anciennes.com
Restaurer, Embellir, Protéger
FEROSE® On ne gratte plus, on Férose la rouille !
LES SPECIALISTES DU TRAITEMENT DE LA CORROSION
BOUTIQUE EN LIGNE : www.belles-anciennes.com
Tél : 04.72.02.05.41
Mail : contact@belles-anciennes.com

L'assurance collection pour toutes !
Au CABINET THÉROND, 4 générations d'assureurs se sont succédées depuis 1911. Chacune, à son époque, a eu la volonté d'innover pour la satisfaction du client. Aujourd'hui, CABINET THÉROND vous fait profiter de toute son expérience pour garantir au mieux votre ancienne, POPULAIRE ou de PRESTIGE, à des prix étonnants.
Tradition, Sécurité & PRIX EN BAISSE !
cabinet THÉROND ASSUREUR depuis 1911
www.assurances-therond.fr
DEVIS & SOUSCRIPTION EN LIGNE
05 65 10 32 01
[F] 05 47 55 13 75 - BP 3 - 46130 Bretenoux
CIF - Société de Courtage en Assurances Siège Social : 120, rue La Boétie - 75008 PARIS - RCS : Paris B 320 894 946 N° ORIAS : 07 001 752 - www.orias.fr
MESSAGES : 05 55 19 16 10

Renault 8, 10 ou autres : bloc moteur, 50 € + 2 arbres de roue, 60 €. Tél.: 06 30 05 78 52 (dépt. 47).

Renault 8 : prise d'air volant 33. Prix : 50 €. Tél.: 06 41 35 60 60 (dépt. 76).

Renault 8G, A110 de 1969 en boîte 5, couples 8x35, maison 8x33 et 8x31 + différentiel + deux pignonneries complètes et pignons seuls 3e, 4e, 5e en 29x33. Tél.: 06 66 72 88 99 (dépt. 06).

Renault 11 turbo de 1985 : moteur avec allumeur + pompe à eau, + volant moteur, bon état. 400 €. Tél.: 06 33 47 00 41 (dépt. 38).

Renault 12 de 1976 : crochet d'attelage avec la boule. Prix : 40 €. Tél.: 06 09 44 80 12, danhel27@ozone.net (dépt. 27).

Renault 12 : porte AVD, pare-chocs, réservoir, cardans, Neiman, démarreur. Tél.: 03 23 08 83 49 (dépt. 02).

Renault 20 : calandre, optiques, radiateur, compteur. Tél.: 03 23 08 83 49 (dépt. 02).

Renault 25, Clio, R19 : rétros électriques. R19, Clio, Super 5 : rétros manuels. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

Renault amortisseurs Koni neufs pour R14 avant de 1979 à 1983, R18 avant de 1979 à 1983, R21 avant de 1986 à 1994, Trafic avant de 1980 à 1983. Tél.: 06 48 60 56 02 (dépt. 60).

Renault Clio 1,9l D : radiateur échange standard, phares AV, feux AR, clignotants, calandre. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

Renault Clio 1,9l diesel 1994 : pompe injection Lucas révisée 100 €, 2 étriers + 2 disques AV ventilés neufs, démarreur + alternateurs recondionnés à neuf, culasse + goujons neufs éprouvée (facture) 250 €, bloc nu avec pistons, segments et coussinets neufs 300 €. Tél.: 06 14 16 31 73, gaucher.joel51@gmail.com (dépt. 51).

Renault Clio 16S de 1995 : 4 jantes origine sablées, prête à peindre, très bon état. Prix : 200 €. Tél.: 06 33 47 00 41 (dépt. 38).

Renault Clio 1 : volant. Prix : 30 €. Tél.: 06 41 35 60 60 (dépt. 76).

Renault Dauphine de 1960 : caisse épave récup. pièces, sur roue, boîte 3, susp. aérostable, crémaillère, portes, sièges, capots AV/AR. Prix : 150 €. Tél.: 06 30 05 78 52 (dépt. 47).

Renault Dauphine : train AR avec boîte pièces diverses. Tél.: 04 93 66 24 39 (dépt. 06).

Renault Floride S et Caravelle : 1 paire de klaxons Jéricho entièrement reconditionnés, tôle inférieure, joint mécanisme et grille, visserie inox. Prix : 220 €. Tél.: 06 73 57 96 62 (dépt. 56).

Renault Fuego : moteur essence, optiques, calandre, cardans, radiateur. Tél.: 03 23 08 83 49 (dépt. 02).

Renault moteur essuie-glace, neuf, klaxon R16, R6 feux AR R8 Gordini chambre à air Michelin neuve 135/145/155/13. Tél.: 06 70 79 66 37 (dépt. 95).

Renault moteurs très bon état, R6 TL 1108 cm³, R4 F6 1108 cm³, Estafette 1289 cm³, R14 TL de 1981, R5L 845 cm³ de 1982, R9 TC, R9 GTS de 1982, R18 diesel, Clio 1,4 L, 1,7 L, 1,8 L, R20 TX 2,2 L de 1983, Scenic 1,9 l DTi. Tél.: 06 07 97 22 96 (dépt. 80).

Renault nombreuses pièces de R12 désossée. Tél.: 06 60 96 75 91 (dépt. 1).

Renault R8G ou A110 ou formule : pistons, chemises, 1565 1605 + pignonnerie de boîte 5 + couples + différentiel carters, boîte R12G, R17G + pièces. Tél.: 06 66 72 88 99 (dépt. 06).

Renault Super 5 de 1987, pour pièces. Tél.: 03 23 08 83 49 (dépt. 02).

OPTimachines® Équipez-vous professionnellement
Z.A. Ravennes-les-Francs
43 Avenue Albert Calmette - 59910 BONDUES
contact@optimachines.com - Tél : 03 20 03 69 17
DEMANDEZ NOS CATALOGUES
Joindre un carnet de 10 timbres au tarif en vigueur ou un chèque de 7,50€ correspondant aux frais de port. Ces frais sont remboursés à la première commande.
TRAVAIL DU MÉTAL ET ÉQUIPEMENT D'ATELIER DE QUALITÉ
CONCEPTION ALLEMANDE
Précisez GAZO
à partir de 929.-€HT Tours à métaux
à partir de 990.-€HT Fraiseuses
à partir de 199.-€HT Perceuses
à partir de 499.-€HT Scies à ruban
à partir de 179.-€HT Cabines de sablage
à partir de 99.-€HT Presses
à partir de 159.-€HT Tourets, polissoirs et ponceuses
à partir de 1790.-€HT Ponts élévateurs
2,2 kW 230 V monophasé ou 400 V triphasé
à partir de 89.12€HT Mobilier d'atelier
Téléchargez nos catalogues Commandez en ligne
www.optimachines.com
Livraison toute France Showrooms à Lille et à Lyon

ATTENTION NOUVELLE ADRESSE !
Groupe Hommell / GAZOLINE
Service petites annonces
Les Écluses
28 quai Gallieni • 92150 Suresnes

CNVA
Transmettre - Rassembler - Préserver
L'ÉCOLE DES VÉHICULES ANCIENS
Formation Longue - 1000 heures
Sans critère d'âge ni prérequis
Formations Courtes - Modules de 1 à 3 jours
Moteur, Carrosserie, Électricité, Sellerie, Diagnostics...
Formations éligibles aux financements Fongécif, Régions, Pôle-emploi, PSE, Reconversions...
Renseignements : 09 64 001 999 (numéro non surtaxé)
www.le-conservatoire.com

COMPLÉTEZ VOTRE COLLECTION

SOMMAIRE DES DIX DERNIERS NUMÉROS

Pour commander en ligne nos anciens numéros disponibles, rendez-vous sur notre site internet www.gazoline.net

ABARTH

- **Abarth 850 SS Zagato Record Monza :** Ménage à trois - *Talon-pointe* - **N° 266.**

ALFA ROMEO

- **Alfa Romeo 155 V6 :** Rouler en Alfa, mais autrement - *Youngtimer* - **N° 265.**
- **Alfa Romeo 33 1.5 4x4 :** Chasseuse de (sous) virages - *Coups de cœur* - **N° 262.**
- **Alfa Romeo Giulia Ti Super :** Plus torpille que famille - *Talon-pointe* - **N° 258.**
- **Alfa Romeo Giulietta Sprint (Les choses de la vie) :** L'icône que l'on ignorait - *Coups de cœur* - **N° 258.**
- **Alfa Romeo Giulietta SZ :** Un cœur (vraiment) sportif - *Talon-pointe* - **N° 263.**

AUDI

- **Audi 50 :** Pocket Golf - *Coups de cœur* - **N° 260.**

AUSTIN

- **Austin 1300 GT :** Sport chic - *Coups de cœur* - **N° 264.**
- **Austin Metro :** La maxi Mini - *Coups de cœur* - **N° 260.**

AUSTIN-HEALEY

- **Austin-Healey Sprite Mk 1 [5] :** Pleins phares sur le capot - *Restauration* - **N° 258.**
- **Austin-Healey Sprite Mk 1 [6] :** Sauvetage des portières - *Restauration* - **N° 260.**
- **Austin-Healey Sprite Mk 1 [7] :** Peinture, moteur et amitié - *Restauration* - **N° 262.**
- **Austin-Healey Sprite Mk 1 [8] :** Le fil rouge sur le bouton rouge - **N° 265.**

AUTO UNION

- **Auto Union 1000 Sp Cabriolet 1964 :** La Thunderbird d'Ingolstadt - *A la loupe* - **N° 261.**

AUTOBIANCHI

- **Autobianchi Primula Coupé S :** La révolution en marche - *Redécouverte* - **N° 262.**
- **Autobianchi Y10 4WD :** Baroudeuse chic - *Youngtimer* - **N° 259.**

AWS

- **AWS Shopper :** Une voiture de courses ? - *Story* - **N° 262.**

BIZZARINNI

- **Bizzarinni 5300 GT Strada :** Déclaration d'indépendance - *Hors-série* - **N° 258.**

BMW

- **BMW 3.0 Si :** Sport en salon - *Coups de cœur* - **N° 259.**
- **BMW 507 :** Un rêve d'Amérique inachevé - *Story* - **N° 259.**
- **BMW e30 325 iX :** Bavaroise des glaces - *Coups de cœur* - **N° 262.**

BORGWARD

- **Borgward Isabella De Luxe :** L'autre marque au losange - *Redécouverte* - **N° 267.**

BSA

- **BSA Beeza :** L'arme fatale - *Coups de cœur* - **N° 261.**

BUGATTI

- **Bugatti Type 28 Torpédo :** La précurseuse - *Avant-guerre* - **N° 263.**

CHEVROLET

- **Chevrolet Corvair 95 Rampside :** La réponse américaine - *Utilitaire* - **N° 263.**

CITROËN

- **Citroën 2 CV AZL 1959 :** Oh ! La belle bleue - *A la loupe* - **N° 258.**
- **Citroën 2 CV AZU 1961 :** Joindre l'utilitaire à l'agréable - *A la loupe* - **N° 266.**
- **Citroën Acadiane :** L'AK du pauvre - *Coups de cœur* - **N° 260.**
- **Citroën CX 2000, 2200 :** Pureté originelle - *Coups de cœur* - **N° 265.**
- **Citroën DS 19 :** Le joyau de Javel - *Redécouverte* - **N° 263.**
- **Citroën DS 19 (Fantômas se déchaîne) :** A tire-d'aile - *Coups de cœur* - **N° 258.**
- **Citroën GSA :** Pour une porte de plus - *Coups de cœur* - **N° 266.**
- **Citroën Traction :** L'attraction éternelle - *Généalogie* - **N° 265.**

D'YRSAN

- **D'Yrsan DS :** Le torpilleur - *Coups de cœur* - **N° 261.**

DARMONT

- **Darmont Etoile de France :** Star parmi les stars - *Coups de cœur* - **N° 261.**

DELOREAN

- **DeLorean DMC-12 (Retour vers le futur) :** Elle n'a pas eu le temps - *Coups de cœur* - **N° 258.**

FIAT

- **Fiat :** L'Open de Mirafiori - *Chronique de Jean-Louis Loubet* - **N° 267.**
- **Fiat 1100 E :** Passation de pouvoir - *Redécouverte* - **N° 262.**
- **Fiat 130 :** L'ambitieuse qui a fait "pshiiit" - *Coups de cœur* - **N° 259.**
- **Fiat 131 Maratea :** Enfin à la mode - *Break* - **N° 266.**
- **Fiat 1400 B :** Une avalanche de nouveautés - *Redécouverte* - **N° 259.**
- **Fiat 1500 :** L'aérodynamisme au pouvoir - *Redécouverte* - **N° 260.**
- **Fiat 500 [8] :** Remontage de la boîte de vitesses [2] - *Restauration* - **N° 258.**
- **Fiat 500 [9] :** Remontage de la boîte de vitesses [3] - *Restauration* - **N° 259.**
- **Fiat 500 [10] :** Remontage de la boîte de vitesses [4] - *Restauration* - **N° 260.**
- **Fiat 500 [11] :** Remontage de la boîte de vitesses [5] - *Restauration* - **N° 261.**
- **Fiat 500 [12] :** Démontage moteur [1] - *Restauration* - **N° 262.**
- **Fiat 500 [13] :** Démontage moteur [2] - *Restauration* - **N° 263.**
- **Fiat 500 [14] :** Démontage moteur [3] - *Restauration* - **N° 264.**
- **Fiat 500 [15] :** Démontage moteur [4] - **N° 265.**
- **Fiat 500 [16] :** Démontage moteur [5] - *Restauration* - **N° 266.**
- **Fiat 500 [17] :** Autopsie des pièces moteur - *Restauration* - **N° 267.**

FORD

- **Ford Capri 2600 RS :** La muscle car européenne - *Talon-pointe* - **N° 262.**
- **Ford Escort Mk3 :** Success story - *Coups de cœur* - **N° 266.**
- **Ford Mustang GT 390 (Bullitt) :** Quand Steve lâche la bride - *Coups de cœur* - **N° 258.**
- **Ford Sierra XR4x4 :** Raisonnable - *Coups de cœur* - **N° 262.**

GEORGES IRAT

- **Georges Irat OCL 3 :** Quel baroud d'honneur ! - *Avant-guerre* - **N° 262.**
- **Goggomobil TS 250 [3] :** Arrière toute ! - *Restauration* - **N° 259.**
- **Goggomobil TS 250 [4] :** Le bout du tunnel - *Restauration* - **N° 261.**

HILLMAN

- **Hillman Imp :** Le lutin de Linwood - *Etude* - **N° 260.**

ISUZU

- **Isuzu Bellett :** Attachante et pourtant méconnue ! - *Etude* - **N° 265.**

JAGUAR

- **Jaguar Mk 2 3.8 :** La plus rapide au monde - *Coups de cœur* - **N° 259.**

LANCIA

- **Lancia Beta Coupé 1300 :** Plus élégante que pétillante - *Redécouverte* - **N° 264.**
- **Lancia D23 au Portugal :** Bonetto gagne à Monsanto - *Histoire* - **N° 261.**
- **Lancia D24 au Portugal :** Un succès en demi-teinte - *Histoire* - **N° 264.**
- **Lancia Fulvia Coupé 1.2 HF :** Le charme en tenue de sport - *Talon-pointe* - **N° 261.**
- **Lancia Fulvia Coupé Rallye 1.3 S [9] :** Démontage carrosserie [1] - *Restauration* - **N° 258.**
- **Lancia Fulvia Coupé Rallye 1.3 S [10] :** Démontage carrosserie [2] - *Restauration* - **N° 259.**
- **Lancia Fulvia Coupé Rallye 1.3 S [11] :** Démontage carrosserie [3] - *Restauration* - **N° 260.**
- **Lancia Fulvia Coupé Rallye 1.3 S [12] :** Démontage habitacle [1] - *Restauration* - **N° 261.**
- **Lancia Fulvia Coupé Rallye 1.3 S [13] :** Démontage habitacle [2] - *Restauration* - **N° 262.**
- **Lancia Fulvia Coupé Rallye 1.3 S [14] :** Démontage habitacle [3] - *Restauration* - **N° 263.**
- **Lancia Fulvia Coupé Rallye 1.3 S [15] :** Démontage du train arrière [1] - *Restauration* - **N° 264.**
- **Lancia Fulvia Coupé Rallye 1.3 S [16] :** Démontage du train arrière [2] - *Restauration* - **N° 265.**
- **Lancia Fulvia Coupé Rallye 1.3 S [17] :** Démontage du train arrière [3] - *Restauration* - **N° 266.**
- **Lancia Fulvia Coupé Rallye 1.3 S [18] :** Remontage du train AR [1] - *Restauration* - **N° 267.**

LAWIL

- **Lawil S3 Varzina :** Et si Oui-Oui était italien ? - *Redécouverte* - **N° 260.**

LEYLAND

- **Leyland Sherpa 185 De Luxe :** Patchwork à l'anglaise - *Utilitaire* - **N° 265.**

LOTUS

- **Lotus Europe/Europa :** Proto de route - *Coups de cœur* - **N° 264.**

MATHIS

- **Mathis Babylette :** Le tout premier cyclecar - *Coups de cœur* - **N° 267.**
- **Mathis EMY 4S Quadriflex :** Le chant du cygne - *Coups de cœur* - **N° 267.**
- **Mathis EMY 6 :** Pour deux cylindres de plus - *Coups de cœur* - **N° 267.**
- **Mathis Type MY :** La guest-star - *Coups de cœur* - **N° 267.**
- **Mathis Type P :** L'anti-Citroën - *Coups de cœur* - **N° 267.**

MERCEDES

- **Mercedes 450 SEL 6.9 :** Jet sept... litres - *Coups de cœur* - **N° 259.**

MG

- **MG TD :** Un roadster... un vrai ! - *Redécouverte* - **N° 267.**
- **MGA Mkll 1960 :** Outlaw - **N° 266.**

MINI

- **Mini Cooper :** Evolution perpétuelle - *Restauration* - **N° 263.**

MORGAN

- **Morgan MX2 Super Sports :** La pionnière - *Coups de cœur* - **N° 261.**

PANHARD

- **Panhard 17 :** Economie et tempérament - *Coups de cœur* - **N° 265.**

PEUGEOT

- **Peugeot :** 23 décembre 1983 : les filles de Sochaux - *Chronique de Jean-Louis Loubet* - **N° 261.**
- **Peugeot 104 ZS2 :** Petite féline - *Talon-pointe* - **N° 260.**
- **Peugeot 301 D :** Aéro et dynamique - *Redécouverte* - **N° 259.**
- **Peugeot 301 D [1] :** Sauvetage d'une populaire - *Restauration* - **N° 263.**
- **Peugeot 301 D [2] :** Elégante dans son bleu nuit - *Restauration* - **N° 266.**
- **Peugeot 304 :** Le chaînon manquant - *Coups de cœur* - **N° 266.**
- **Peugeot 504 Cabriolet injection :** Elégance vitaminée - *Redécouverte* - **N° 267.**
- **Peugeot 504 L, GL :** Bien comme il faut - *Coups de cœur* - **N° 265.**

PIAGGIO

- **Piaggio P400 V 1980 :** Du plaisir plein la benne - *Restauration* - **N° 261.**

PRODUTOS ESTRELA

- **Produtos Estrela :** Un coupé très attrayant - *Histoire* - **N° 266.**

PTV

- **PTV :** Una bella historia ! - *Story* - **N° 263.**

RELIANT

- **Reliant Robin Mk1 :** British low cost - *Coups de cœur* - **N° 264.**

RENAULT

- **Renault :** 11 février 1955 : mort d'un patron - *Chronique de Jean-Louis Loubet* - **N° 263.**
- **Renault :** 30 mai 1966 : lot de consolation - *Chronique de Jean-Louis Loubet* - **N° 266.**
- **Renault 30 TS, TX :** La malédiction du haut de gamme - *Coups de cœur* - **N° 265.**
- **Renault 4 CV :** La Renault 4 CV sur tous les fronts ! - *Docs d'Epoque* - **N° 261.**
- **Renault 4 CV Affaires :** Une "Affaires" de famille - **N° 265.**
- **Renault 4 Découvrable :** Huit ans pour passer du rêve à la réalité - *Restauration* - **N° 258.**
- **Renault 4 Super Torpédo :** Sans doute unique - *Restauration* - **N° 264.**
- **Renault 5 :** Elle est sensationnelle - *Généalogie* - **N° 258.**
- **Renault 5 Baccara :** Bijou extra - *Coups de cœur* - **N° 260.**
- **Renault 6 :** La super quatrelle - *Coups de cœur* - **N° 266.**
- **Renault 8 Gordini (Ne nous fâchons pas) :** La folle cabriole - *Coups de cœur* - **N° 258.**
- **Renault Espace Quadra :** La Matra des neiges - *Coups de cœur* - **N° 262.**
- **Renault Floride :** Miss glamour'59 - *Redécouverte* - **N° 266.**
- **Renault Frégate 1955 :** Le marin et la Frégate - *Restauration* - **N° 260.**

ROSENGART

- **Rosengart LR 4 :** La fine fleur des 5 CV - *Avant-guerre* - **N° 266.**

ROVER

- **Rover P6 3500 :** L'assiette anglaise - *Coups de cœur* - **N° 264.**

SALMSON

- **Salmson 2300 S :** Le bouquet final - *Coups de cœur* - **N° 263.**
- **Salmson Randonnée :** Entre désuétude et anachronisme - *Coups de cœur* - **N° 263.**
- **Salmson S4 :** Pour surmonter la crise - *Coups de cœur* - **N° 263.**
- **Salmson S4 DA/S4-61 :** Le double arbre prend du muscle - *Coups de cœur* - **N° 263.**
- **Salmson VAL 3 :** Voiture de record - *Coups de cœur* - **N° 263.**

SANDFORD

- **Sandford Grand Sport :** L'avion de la route - *Coups de cœur* - **N° 261.**

SEAT

- **Seat 124 D :** Sono italiana pero hablo espagnol - *Redécouverte* - **N° 261.**

SIMCA

- **Simca :** 29 novembre 1970 : victoire aux Cévennes - *Chronique de Jean-Louis Loubet* - **N° 260.**
- **Simca 1000 :** La fourmi devenue cigale - *Généalogie* - **N° 261.**
- **Simca 1301 :** Petite mais grande - *Coups de cœur* - **N° 265.**
- **Simca 8 Césure Spéciale :** Le lévrier hybridé - *Hors-série* - **N° 264.**
- **Simca Aronde Commerciale :** Bleue de travail - *Redécouverte* - **N° 260.**
- **Simca Aronde Elysée 1957 :** La belle hirondelle - *Restauration* - **N° 262.**
- **Simca Rallye 3 1978 [13] :** Mettons la main à l'étrier - *Restauration* - **N° 264.**
- **Simca Rallye 3 1978 [14] :** C'est nickel chrome ! - *Restauration* - **N° 267.**

SUNBEAM

- **Sunbeam Tiger :** Un tigre dans le moteur - *Coups de cœur* - **N° 264.**

TATRA

- **Tatra T600 Tatraplan :** Une populaire sans peuple - *Redécouverte* - **N° 264.**

TRIUMPH

- **Triumph Dolomite Sprint :** 16 soupapes à l'anglaise - *Coups de cœur* - **N° 259.**
- **Triumph TR6 PI :** Six appeal - *Redécouverte* - **N° 259.**

VAZ

- **VAZ :** 10 avril 1970 : naissance de Kopeïka - *Chronique de Jean-Louis Loubet* - **N° 265.**

VOLKSWAGEN

- **Volkswagen :** 16 janvier 1961 : le capitalisme populaire - *Chronique de Jean-Louis Loubet* - **N° 262.**
- **Volkswagen :** 17 octobre 1961 : Volkswagen rattrapé par son passé - *Chronique de Jean-Louis Loubet* - **N° 259.**
- **Volkswagen 1600 Variant :** Volkswagen fait ses gammes - *Break* - **N° 267.**
- **Volkswagen Golf GTi :** Le coach sportif - *Talon-pointe* - **N° 264.**
- **Volkswagen Golf Syncro :** C'est du sérieux ! - *Coups de cœur* - **N° 262.**
- **Volkswagen Polo Mk2 hatchback :** La fourmi prend du coffre - *Coups de cœur* - **N° 260.**

VOLVO

- **Volvo 340 à 360 :** La petite Scandinave - *Coups de cœur* - **N° 266.**

ETUDE

- Petits utilitaires stars : la guerre des trois n'aura pas lieu - **N° 258.**

FICHES PRATIQUES

- **Entretien :** Bien nettoyer sa voiture ancienne [1]. Fiche 185 - **N° 258.**
- **Entretien :** Bien nettoyer sa voiture ancienne [2]. Fiche 186 - **N° 259.**
- **Entretien :** Bien nettoyer sa voiture ancienne [3]. Fiche 187 - **N° 260.**
- **Entretien :** Bien nettoyer sa voiture ancienne [4]. Fiche 188 - **N° 261.**
- **Environnement moteur :** Rénover une pompe à essence. Fiche 190 - **N° 263.**
- **Environnement moteur :** Rénover une pompe à essence. Fiche 191 - **N° 264.**
- **Sellerie :** Réparation d'une mousse de siège. Fiche 189 - **N° 262.**
- **Transmission :** Remplacer un embrayage [1]. Fiche 192 - **N° 265.**
- **Transmission :** Remplacer un embrayage [2]. Fiche 193 - **N° 266.**
- **Transmission :** Remplacer un embrayage [3]. Fiche 194 - **N° 267.**

LES FONDAMENTAUX DE L'AUTO

- Le bas moteur [1] - **N° 263.**
- Le bas moteur [2] - **N° 264.**
- Le haut moteur [1] - **N° 266.**
- Le moteur à quatre temps - **N° 262.**

RENCONTRE

- **Enrico Masala :** "Toute une vie pour Lancia" - **N° 260.**

STORY

- Rendez-vous manqués - **N° 265.**

TERRE DE MÉMOIRE

- **L'usine Darracq de Suresnes :** Des machines à coudre au record du monde - **N° 267.**

BON DE COMMANDE ANCIENS NUMEROS

A découper (ou à photocopier) et à retourner, avec votre règlement à GAZOLINE - 60643 Chantilly Cedex

Oui je souhaite compléter ma collection et je vous passe commande des numéros suivants (5 € par numéro, port compris). [cocher la ou les case(s) correspondante(s)]

48	49	50	52	53	55	56	58	60	61	62	63	64	65	66	67	69	71	73	74	75	76
77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98
99	100	101	102	103	104	105	106	107	108	109	110	111	112	113	114	115	116	117	118	119	120
121	122	123	124	125	126	127	128	129	130	131	132	133	134	135	136	137	138	139	140	141	142
143	144	145	146	147	148	151	156	157	160	161	162	163	164	165	166	167	168	170	171	172	173
174	175	176	177	178	179	180	181	182	183	184	185	187	188	189	190	191	192	193	194	195	197
198	199	200	201	202	203	204	205	206	207	208	209	210	211	212	213	214	215	216	217	218	219
220	221	222	223	224	225	226	227	228	229	230	231	232	233	234	235	236	237	238	239	240	241
242	243	244	245	246	247	248	249	250	251	252	253	254	255	256	257	258	259	260	261	262	263
264	265	266	267	268																	

NOM (en capitales)

PRENOM (en capitales)

ADRESSE (en capitales)

CODE POSTAL VILLE (en capitales)

et je vous joins mon règlement par chèque à l'ordre de HB Publications.

soit ..... x 5 € = ...€

Délai de livraison : 12 jours ouvrables

ULTRASONIC CLEANER
BPAC
Marque Française - Qualité et service garantie

Fabricant de Nettoyeur ultrasons
www.bpac.fr/boutique
Show room près de Rennes (35) 02 99 92 64 64
email : ultrasons@bpac.fr

Ventes pièces (suite)

ROSENGART

Rosengart LR4 : lot pièces moteur 2 culasses, 3 collecteurs E 1 A, pipe eau 2 disques embrayage, 2 carters inférieurs + divers. Prix : 200 €. Tél.: 02 38 53 27 48 (dépt. 45).

Rosengart LRL N2 environ 1936 : 2 ailes avant, 2 ailes arrière, capot ext. Tél.: 06 81 80 11 51 (dépt. 51).

SIMCA

Simca 1000 Rallye 2 : 2 boîtes de vitesses, diverses pièces, etc. Tél.: 06 84 80 12 66 (dépt. 42).

Simca 1100 de 1974 : becquet 1100 Ti, 50 €. Rétros Obus noir, 50 €. Phare additionnel, 30 € la paire. Volant Ti, 50 €. Tél.: 06 41 35 60 60 (dépt. 76).

Simca 1100 : moteur, bon état. Tél.: 06 80 06 03 25 (dépt. 12).

SIMCA

Simca 1301 : boîte de vitesses, pont AR, train AV et portes, moteur de 1000 de 1962 TBÉ, moteur boîte 1100 TBÉ, pièces Solara ailes gauche et droite, portes gauche et droite, capot, joints de culasse Simca tous modèles et pochettes. Tél.: 06 07 97 22 96 (dépt. 80).

TALBOT

Talbot T4 de 1938 : carrosserie. Tél.: 06 11 22 78 53 (dépt. 35).

TRIUMPH

Triumph -MG : 4 jantes 4x15, 2 peintes Epoxy, 2 à nettoyer, rayons en bon état, avec adaptateur cannelé fixation 4 trous écartement 81 mm + écrou central de fixation pour pneus de 135 x 15 à 165 x 15. Prix : 320 €. Tél.: 06 84 42 32 67 (dépt. 31).

Triumph Spitfire MK4 : parebrise, train AR, crémaillère, porte G, pièces diverses. Tél.: 03 23 08 83 49 (dépt. 02).

Triumph TR4 : 4 roues avec pneus en bon état 165 x 15, jantes tôle, avec enjoliveurs très bon état, écussons centraux émaillés. Prix : 280 €. Tél.: 06 84 42 32 67 (dépt. 31).

VOLKSWAGEN

Volkswagen Golf 1 : volant. Tél.: 06 41 35 60 60 (dépt. 76).

Volkswagen Golf 2 de 1986 : calandre, modèle 4 phares, GTi, TBÉ, avec 2 phares centraux. Prix : 100 € + port, à débattre. Tél.: 06 81 92 38 96 (dépt. 21).

Volkswagen Golf 2 diesel de 1989 : silencieux neuf, utilisé 200 km, pot 1600 1800, cardans, jantes GTi 16S Montréal, et autres pièces, pas de carrosserie. Tél.: 06 60 76 43 14 (dépt. 07).

Volkswagen Polo de 1986, petit break : intérieur complet tissus gris, très bel état, 2 sièges AV, banquette AR et portes + moquette. Prix : 140 € à débattre. Tél.: 06 81 92 38 96 (dépt. 21).

VOLVO

Volvo 122S : collecteur échapp. + admission alu, calandre, vitrage, berceau moteur, tambours, disques, cerclo volant, silencieux intermédiaire inox, pont, dynamo, démarreur, feux AR rouge + chrome, radiateur chauffage, tôles réparation, pompe essence, sellerie. Tél.: 06 14 16 31 73, gaucher.joel51@gmail.com (dépt. 51).

Volvo 124 ou 144 coupé : intérieur rouge, phare, baguette, calandre, chauffage, entrée de porte. Tél.: 04 93 66 24 39 (dépt. 06).

Volvo 140 : enjoliveurs jantes, Neiman, maître-cylindre frein + 2 étriers neufs, 2 carburateurs SU HS6 recond. à neuf, 2 Solex 40 ADDHE très bon état, accessoires tableau bord, commodo, poignées intérieures. Faire offre. Tél.: 06 14 16 31 73, gaucher.joel51@gmail.com (dépt. 51).

Volvo 1800 ES : vitrage, hayon, vitre latérale AR, chromes du vitrage + tour hayon, console, compteurs, boîtier injection, rétro int, portes, Neiman, butoirs AR neufs, jantes, disques AV, calandre, collecteur échapp. + admission, crémaillère de vitre. Tél.: 06 14 16 31 73, gaucher.joel51@gmail.com (dépt. 51).

Volvo 240 break : alternateur, démarreur, rétros ext, vitres latérales AR, étriers AV + AR, boîtes 5 essence et diesel, 2 vide-poches noir, pompe DA + support, calandre, 2 optiques + clignotants, Neiman, chromes pare-chocs AV + AR, baguettes carrosserie. Faire offre. Tél.: 06 14 16 31 73, gaucher.joel51@gmail.com (dépt. 51).

Volvo 240 D de 1980 : pièces, 1 bas moteur + pompe injection BV + Overdrive, pont Ar, cardan, 1 kit, clim, pièces carrosserie, feux AR, calandre, rétros et divers. Tél.: 06 77 78 29 41 (dépt. 84).

Volvo 240 : pièces GL 240 de 1980, argent métal, 4 portes + joints, 2 ailes AV, bavettes, 1 capot, 1 coffre, sièges AV et AR, velours bleu, clignotants, feux AR, radiateur, + diverses pièces, le tout en parfait état. Prix : 550 € le lot. Tél.: 06 22 01 25 01, sergechanel@aol.com (dépt. 73).

Volvo 340 : optiques, radiateur, rétro ext, compteur. Tél.: 03 23 08 83 49 (dépt. 02).

Volvo 544 : 2 tirants pont, lunette AR, déflecteurs AV + AR, tambours, fusées, triangle, boîtier direction, arbre transmission, poignées ext. + int, aile ARD, mécanisme ess. glace, réservoir, capot, malle AR, ventilateur + radiateur chauffage. Tél.: 06 14 16 31 73, gaucher.joel51@gmail.com (dépt. 51).

Volvo P1800 : portes, toit, tôles réparation ARD, levier de vitesse, couvercle boîte de vitesses, déflecteurs, ventilateur chauffage, caoutchouc pare-chocs, pont, mécanisme ouverture porte, seuils porte, dynamo + régulateur, démarreurs, boîte O.D, révisée. Tél.: 06 14 16 31 73, gaucher.joel51@gmail.com (dépt. 51).

Volvo V70/850/740 break : ailes AV, hayon, capot, portes, moteurs lève-vitre + essuie-glaces AV + AR, feux AV + AR, jantes alu 15 et 16, volants, boîtes de vitesses, accessoires intérieurs, rétros extérieurs + intérieurs. Faire offre. Tél.: 06 14 16 31 73, gaucher.joel51@gmail.com (dépt. 51).

Volvo P1800 : rétro int, compte tours + compteur température rénovés, petits compteurs, jantes, vitrage, déflecteurs, poignées int. + ext, crémaillères vitre, radiateur chauffage, berceau moteur, 2 baguettes larges porte chrome neuf, 2 accoudoirs rénovés. Tél.: 06 14 16 31 73, gaucher.joel51@gmail.com (dépt. 51).

DIVERS

Bagues étanchéité pour BV Renault 5 turbo et Alpine, Type UN, 369, 364 et 365. Faire offre. Tél.: 05 61 67 64 56 (dépt. 09).

Carburateurs 1 Solex 5BFVLR ø35, 1 Zenith Stromberg ø22, 1 Zenith 22RHAR n°B ø22, 1 Bing à Boisseau 1/23/19, 1 sans marque tout en bronze, ø entrée 35, ø sortie 37. Tél.: 03 26 03 73 61 (dépt. 51).

Carburateurs lots, Weber triple corps tous type + carbu Solex 40Pi + Weber double corps horizontal avec plaque noir riveté. Tél.: 06 43 77 69 22 (dépt. 95).

Carburateurs plusieurs de 22 à 34 Solex, plus carbu Weber 30 iBA 36 DCNVH 5/101/36 iD F 44 AOK vertical Golf 1 066129025J, et Honda Civic, tous très bon état. Tél.: 04 93 66 24 39 (dépt. 06).

Ecusson "F" sur carte de France, alu poli, épaisseur 6 mm, haut. 120 mm, convient auto 1950. Prix : 50 €. Tél.: 05 49 45 13 20 (dépt. 86).

Épaves avec CG pour pièces. Plusieurs antibrouillards ronds et rectangulaires jaunes ou blancs. Tél.: 04 93 66 24 39 (dépt. 06).

Lot vérins hydrauliques, double effet, 40 vérins neufs. 1 000 €. Tél.: 06 74 53 74 46 (dépt. 01).

Moteur Bernard HS, pour pièces. Tél.: 06 60 76 43 14 (dépt. 07).

Moteur Fichtel et Sachs 380 TO 16. Tél.: 04 93 66 24 39 (dépt. 06).

Moteur fixe JAP London non bloqué, à remettre en route, accélérateur à voir, j'ignore l'année et la cylindrée, carburateur de 12 Gurtner. Prix : 200 €. Mail : chacha etseb@orange.fr (dépt. 71).

Moteurs Bernard W10 sur brouette, Lombardini iM350. Lot de 37 dents Spirex en carré de 20x20 Sicam. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Optiques 2 phares Magondeaux ø25, 2 phares Strilux Marchal ø25, 2 phares Peugeot 302 ou 402, 2 phares Renault Dauphine. Tél.: 06 81 80 11 51 (dépt. 51).

Optiques 2 longues portées rallye protect avant demi boule arrière, année 1980, marque Cibié iode, ø180, 100E, E2, SAEF2. Prix : 50 € port inclus. Tél.: 05 49 45 13 20 (dépt. 86).

PARTICULIERS
POUR VOS PETITES ANNONCES
annonces.gazoline.net

Optiques phare antibrouillard Cibié, année 1950, ø130, convient 4 CV, 203, Traction. Prix : 50 € port inclus. Tél.: 05 49 45 13 20 (dépt. 86).

Pièces mécaniques compétition pour Alpine A110 1600/1800 ; BMW 6 cyindres ; Alfa 1600 ; BMW 12/7 ; compresseur Simca, CG. Tél.: 01 48 27 75 90, répondeur si absent (dépt. 93).

Pièces pot d'échappement LN neuf, 1 Golf III inox, 1 pot R5 neuf, jantes Traction Pilote + 11 B, 3 jantes Targa tôle 165x15, jerrican secours 4 CV, 1 porte AVD Simca 5. Tél.: 07 88 04 88 37 (dépt. 88).

Pneumatiques 2 pneus neufs voiture 5.60x15, Firestone. 2 pneus rechappés 5.75x15 +un 185x400. 1 pneu neuf 165HR400, SP Dunlop. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Pneumatiques 2 pneus X 17x380 Michelin, neufs. Tél.: 06 85 05 90 36 (dépt. 56).

Pneumatiques jantes fils avant guerre Rudge + Raf, jantes 5HP à talons petit écartement. Tél.: 06 11 22 78 53 (dépt. 35).

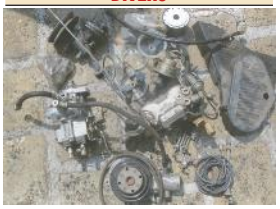
Pneumatiques lot de roues en 135 R13 pour Renault 1/4 cloutés Super 5 GTS R18 GTD 1 roue R5 Alpine type 1 neuve 165/70 R13. Tél.: 06 70 79 66 37 (dépt. 95).

Pneumatiques pneus Mabor 185/65R14. Tél.: 06 95 82 55 93 (dépt. 44).

Pneumatiques pneus neufs Dunlop SP 165HR400+ 2 pneus neufs 5.60x15 Firestone + 2 pneus 5.75x15 rechappés. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Ventes pièces (suite)

DIVERS



Pompe Bosch made in Germany, 42210374 VA4/9H 2200 CL 163 Basis 0460394009 pompe gazoil avec ses godets en verre. Tél.: 06 81 80 11 51 (dépt. 51).

Pompe Rotodiesel type MA 300 DPAR 3449 F012 MD8 SFA n°268753 JR France Cav. Tél.: 06 81 80 11 51 (dépt. 51).

Sigles calandre : MAIF émaillé rouge et blanc, de 1950. Prix : 45 € port inclus. Tél.: 05 49 45 13 20 (dépt. 86).

Achats pièces

ALFA ROMEO

Alfa Romeo 33 1,3l : catalyseur pièces assistance moteur. Alfa 75 : rampe injecteur pipe support injecteur Alfa 75 1,8l. Tél.: 06 81 34 75 64 (dépt. 28).

BMW

BMW 2002 Ti : pompe injection Kugelfischer/Bosch + injecteurs. Tél.: 06 43 77 69 22 (dépt. 95).

FORD

Ford Capri 2600 RS : toutes pièces pompe injection Kugelfischer. Tél.: 01 48 27 75 90, Bruno (dépt. 93).

Ford Capri ; BMW ; Peugeot 404/5004 : pompe injection Kugelfischer + injecteurs tuyaux. Tél.: 01 48 27 75 90 (dépt. 95).

HISPANO-SUIZA

Hispano-Suiza type K6 : diverses pièces. Échanges possibles. Tél.: 06 11 22 78 53 (dépt. 35).

MERCEDES

Mercedes 220 B 6 cyl. de 1964 : Neiman. Tél.: 06 83 47 97 32 (dépt. 77).

PEUGEOT

Peugeot 403/7 de 1962 : Neiman ou contacteur manuel, démarrage se fait avec un câble à tirette. Tél.: 06 83 47 97 32 (dépt. 77).

Peugeot 404 de 1969 : ceintures de sécurité pour R 12 ou 404 utilitaire break, pas enrouleur int. élect. à griffes. Tél.: 06 62 44 77 49 (dépt. 91).

Peugeot Torpédo 190S : je suis à la recherche d'un bouchon de radiateur mâle, j'ai mesuré au pied à coulisse : la mesure du diamètre hors taraudage est de 47 mm. Tél.: 06 76 41 11 05, vincent.laplaine@laposte.net (dépt. 26).

PORSCHE

Porsche 911 : tous moteur type 901 bloc alu carburateur Solex 40Pi + Weber 40iDA3C. Tél.: 06 43 77 69 22 (dépt. 95).

RENAULT

Renault 12 TS de 1973 : portière AR gauche, bon état. Tél.: 06 78 30 02 73 (dépt. 61).

Renault 25 V6 : boîte de 5 vitesses, type UN1 exclusivement. Tél.: 06 85 20 11 07 (dépt. 18).

Renault 8 : 4 jantes larges, tôle ou alu. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

Renault Caravelle Floride : aile avant gauche découpée autour de l'optique. Tél.: 06 89 68 80 80 (dépt. 69).

DIVERS

Pneumatiques jante ou moyeu Mad'In, moyeu entraxe 4x98. Faire offre. Tél.: 06 32 78 56 68 (dépt. 27).

Pompes injection Kugelfischer/Bosch injecteur tuyau (lots) pour Capri 2600 RS, BMW 2002 Tii, 2002 Tii TU RBo, Peugeot 404/504. Tél.: 06 43 77 69 22 (dépt. 95).

Ventes Utilitaires

Bedford : moteur diesel 9 cv + boîte 5 + pare-brise et accessoires, échange possible. Tél.: 06 12 02 49 00 (dépt. 13).

Citroën HY de 1980 : 1 moteur, pompe à eau, démarreur 1er modèle, compteur, allumeur, carbu, 1 culasse, alternateur, chauffage. Tél.: 06 66 37 95 04 (dépt. 59).

Citroën Type HY de 1981 : moteur essence 11 cv tournant, modèle tôlé anciennement EDF de couleur bleue, carrosserie à restaurer. Tél.: 06 63 41 86 94 (dépt. 44).

Ford Canada, CG AGR, sans caisse AR, avant débarras. Prix : 4 000 €. Tél.: 07 88 04 88 37 (dépt. 88).

GMC Pick-up de 1978, modèle K2500 série Sierra Grande 4x4 moteur V8 350 ci de 5,7l Chevrolet boîte automatique, compteur en miles: 65400 évolutif. CG collection, entretien à jour, vidanges, filtres, joints, roulements. Fonctionne bien. Expertise fournie sur demande. Prix : 14 500 €. Tél.: 06 71 79 40 65, dominique.balmes@orange.fr (dépt. 11).

Iveco 35 US 10 : moteur turbo, 5 000 km, nombreuses pièces mécaniques. Tél.: 06 03 96 42 95 (dépt. 76).

JCB 3 C II de 1970, 2 tractopelles, 1 fonctionne, chargeur avant droit (4/1) rétro arrière 0,45 m + 1 pour pièce tournant. Prix : 3 000 €. Tél.: 06 08 68 16 84 (dépt. 95).

Mercedes 508 D VL de 1968, châssis cabine, pièces 406 D, 407 D, 508 D, boîte de vitesses, train AV, ressorts, jantes, démarreur, alternateur, radiateur, siège chauffeur, transmission, boîte et culasse 407 D de 1980. Tél.: 06 07 97 22 96 (dépt. 80).

Peugeot J7 : 2 amortisseurs avant, neufs. 20 €. Tél.: 06 80 35 30 17 (dépt. 28).

Peugeot 504 pick-up de 1986, diesel, à restaurer ou pour pièces. Prix : 590 €. Tél.: 06 63 41 86 94 (dépt. 44).

Renault 4 fourgonnette de 1966, type R2105 très rare en 4/5 places, 1re main, carte grise d'origine de 1966, à restaurer, châssis HS, moteur bloqué, très beau projet de restauration. Tél.: 04 37 05 20 45, ard38@wanadoo.fr (dépt. 38). Auto-Rétro du Dauphiné.

Renault Estafette camping-car de 1975, rare et très belle voiture, 1re main, française, seulement 42 600 km, très saine, fonctionne très bien. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

Le bulletin d'abonnement est en page 127

Renault Estafette dépanneuse de 1969, carte grise conforme au véhicule, R2137, carrosserie travaux/dépanneuse, vendu en l'état, prévoir révision général. Tél.: 04 37 05 20 45, ard38@wanadoo.fr (dépt. 38). Auto-Rétro du Dauphiné.

Renault Juvaquatre camionnette, à restaurer. Prix : 1 500 €. Tél.: 00 32 496 98 34 59, Belgique.

Saviem SG2 diesel de 1977 : moteur type 712, très bon état, boîte de vitesses, réservoir, porte latérale neuve, tambours de freins neufs, 2 cylindres de freins neufs, joints de culasse diesel et essence. Tél.: 06 07 97 22 96 (dépt. 80).

Volkswagen LT35 de 1985 : portes AVG et AVD, porte latérale, portes ARG et ARD, boîte de vitesses, pare-chocs AR, démarreur, alternateur, embrayage, pompe à vide, bas moteur, calandre centrale, cric, divers. Tél.: 03 22 80 89 06 (dépt. 80).

Volkswagen Transporteur T3 de 1985 : 5 jantes alu, modèle Carat, très rare, en ø14. Prix : 280 € à débattre. Tél.: 06 81 92 38 96 (dépt. 21).

Achats Utilitaires

Peugeot 203 pick-up, complète, restauration à finir, après 1954 avec CG, carrosserie saine, sans moteur. Tél.: 06 61 02 67 49 (dépt. 27).

Ventes Caravanes

Henrymag-Mondial week-end de 1971, PTC 1 t, 3 places auvent (traction avec permis E) long 5,23 m, larg. 2,03 m, h. 2,35 m. Prix : 1 000 €. Tél.: 06 65 76 47 62 (dépt. 38).

Pneu avec jante pour caravane dimensions 145x305x145x12 Michelin. Prix : 100 €. Tél.: 06 18 45 17 42 (dépt. 49).

Welcome Caravette de 1969, bel état d'origine, très bel intérieur, « roule » très bien. Échange, reprise possible sur voiture et moto ancienne. Tél.: 06 16 15 34 17 (dépt. 71). Société Rare et d'Origine.

Achats Caravanes

Caravane années 1960, bien ronde, genre Escargot, Mostard, Yvonne, Biod, etc. Tél.: 06 08 09 59 48 (dépt. 25).

Ventes Remorques

Demico de 1980, avec ressort de suspension, bon état, 2 m x 1,5 m. Prix : 250 €. Tél.: 05 55 72 12 15 (dépt. 19).

La Mandrin porte-voiture de 1990, CG, double essieu, 2 pneus neufs, treuil mécanique, très peu servi. Prix : 800 €. Tél.: 09 75 40 52 29 (dépt. 01).

Remorque bateaux avec caisse dessus long. 2,50 m 3,50 m, jantes diverses de 1920 à 1950. Tél.: 02 43 42 55 29, 12h30 à 14h, ou après 20h (dépt. 72).

Ventes Tracteurs

Batteuse Braud B5M de 1968, à l'abri, fonctionne bien, pas de rouille. Prix : 40 € à débattre. Tél.: 02 96 21 64 86 (dépt. 22).

Deutz DX85 de 1979, importante fuite huile, coté, moteur. Tracteur avec cabine + fourche. Tél.: 02 51 52 93 18 (dépt. 85).

Ferguson 35 FE de 1957, tracteur agricole, moteur diesel 4 cylindres, 9 cv, 2 RM, fonctionne, état moyen, à restaurer, carte grise normale. Prix : 900 €. Tél.: 07 85 25 93 62 (dépt. 33).

Ford Dexta de 1965, 4 tracteurs 1 tournant et 3 pour pièces, dont 1 avec fourche avant moteur gelé. Prix : 2 000 €. Tél.: 06 08 68 16 84 (dépt. 95).

Goldoni Jolly : pont boîte. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Laverda pièces pour moissonneuse-batteuse Laverda neuves type M90 M100 M120. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Massey Harris Pony 812 sans CG. Prix : 300 €. Tél.: 07 88 04 88 37 (dépt. 88).

Massey Harris Pony 812 : mas AR et AV, dynamo 6V, démarreur 6V, culasse piston 72, mono de press. ampère réseau électrique avec clignotant filtre huile air vérin hydraulique. Tél.: 06 18 27 55 07 (dépt. 03).

Matériel agricole divers, pneus tracteur tronc. presse fourrage, faucheuse traction cheval. Tél.: 06 85 54 41 01 (dépt. 30).

McCormick 235 avec fendeuse sur pdf. Prix : 2 000 €. Tél.: 06 46 66 17 18 (dépt. 40).

Moteur CLM type 603 de 1950, monocylindre à pistons opposés à remettre en route. Prix : 500 €. Tél.: 06 77 78 29 41 (dépt. 74).

Moteur Güldner mono + pompe hydraulique. Prix : 500 € à déb. Tél.: 06 74 53 74 46 (dépt. 01).

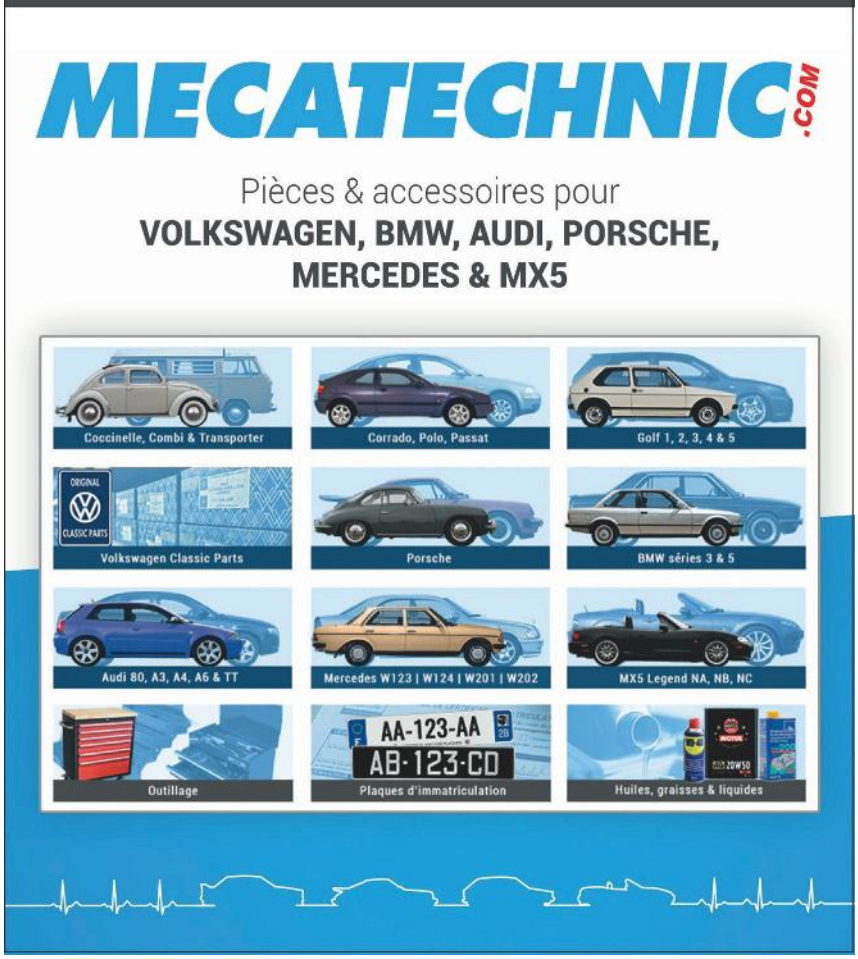
Moteur Kubota 15 ch D722, équipé alternateur, démarreur, très bon état. Prix : 1 200 €. Tél.: 06 03 96 42 95 (dépt. 76).

Motoculteur Staub PP5 avec fraise pneus neufs Brabant roue à pneus et roues en fer. Prix : 850 €. Tél.: 06 08 53 34 56 (dépt. 72).

Pneumatiques 1 pneu neuf 13.5x75-14PR roue complète pour MB 14.9-13x26 Continental AS 10 PLYS très bon état + autre. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Pneumatiques roue complète 13.0/65.18 (12.0.18) RK8 16 PLYS Dunlop extra renforcé jante 6 trous, neufs. Roue complète 13.5/75, Vredestein 14PR 6 trous état neuf. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Renault D30 de 1957, moteur diesel, CG, très bon état, jamais culture, orange, batterie neuve, 4 000 €. Échange possible 4X4 Suzuki Jimny bon état, essence. Tél.: 06 70 45 58 52 (dépt. 88).



Ventes Tracteurs (suite)

Sift 40 de 1951, et pièces diverses. Tél.: 09 64 11 41 70, HR (dépt. 33).

Staub 5000 ou 6000 : pont boîte. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Staub motoculteur, type 7000 avec Rotavator charrue TB. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Tracteur de 1957, bon état. Tél.: 00 32 496 98 34 59, Belgique.

Arrache moyeux Facom hydraulique U10 BLS dans sa boîte portable. U10 ST état neuf, Facom mécanique 3 branches U27AS3, auto laveuse eau chaude et froide. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Nombreuses pièces neuves Someca ancien modèle tracteur et Fenaison Puzenat, distributeur engrais assiettes, pneus AR tracteur occasion, moteur Briban des années 50, 12 cv, état neuf. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Pour tondeuse moteur Robin EH18V 6 cv 4 t. neuf dans son emballage, moteur Rocher/Bribant 12 cv fixe état neuf, pont-boîte pour motoculteur Staub type 5000 et 6000, pont-boîte pour motoculteur Goldoni type Jolly. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Achats Tracteurs

Lamborghini tracteur tout état. Me déplace partout. Simar - BP172 - B4800 Verviers. Tél.: 00 32 87 33 31 28, 007@portima.be, Belgique.

Moteurs MAG 230, 300, 320, 350, 400, 450 cm³, pièces moteurs pour micro tracteurs Motostandard. Tél.: 04 77 52 17 15, après 20h (dépt. 42).

Échanges

Citroën GSA spécial bleue, intérieur marron + appuie-tête berline 4 vitesses attelage entretien à jour CT en cours contre voiture ou utilitaire, faire offre je réponds toujours contact préférence mail ou SMS. Prix : 1 500 €. Tél.: 06 71 55 05 82, ludo.lulu8@orange.fr (dépt. 81).

Ventes Jouets-Miniatures

Gadgets publicitaires Antar année 1960. Prix : 30 €. Tél.: 06 82 06 32 56 (dépt. 69).

Miniature métal Toschi 55 x 22 Ferrari Testarossa de 1949, 1er propriétaire, parfait état origine. Prix : 3 000 € non négociable. Tél.: 06 68 61 06 14 (dépt. 13).

Miniatures autos 1/18e en boîte R12 TS, R12 Gordini, R16 TX, R5, 504 Coupé, 2 CV + Traction, Mustang Bullitt, Ford Torino, Starsky, etc. + autos 1/43e Rally F1 Classic + motos 1/6e, 1/12e, 1/18e, 1/24e Classiques Vitesses motocross et divers. Tél.: 06 73 50 90 38 (dépt. 95).

Miniatures auto 1/24e Renault 25 GTX, 15 €, Renault 5 turbo, 10 €, Mercedes 450 SL, 15 €, Mercedes, 15 €, Ferrara GTo, 15 €. Coccinelle cabriolet, 15 €, Ferrari Testarossa, 15 €. Tél.: 01 64 99 38 42 (dépt. 91).

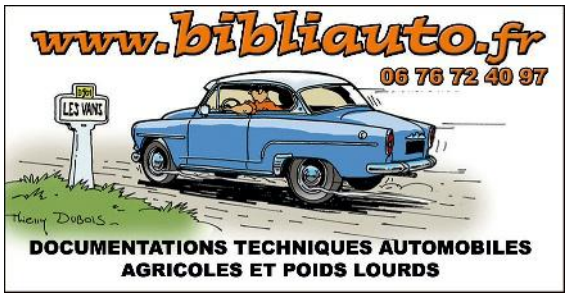
Miniatures auto 1/43e neuve en boîte, 5 € pièce : Twingo, Alpine 310, R8 Gordini, R5 Maxi turbo, Dauphine, 4 CV, Alpine A110, 4L, Fiat, Abarth, Fiat 500, AC Cobra 427 métal. Tél.: 01 64 99 38 42 (dépt. 91).

Miniatures Norev 1/43e en plastique et Jet Car Dinky Toys, Matchbox années 1970, Burago 1/18e, Solido et Majorette. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

Voitures au 1/18e et 1/43e dont dix publicitaires. Prix : 18 € pièce, ou 150 € en lot de dix. Tél.: 06 18 45 17 42 (dépt. 49).

Achats Jouets-Miniatures

Auto/Bateau tôle ou plastique, pédale ou moteur + collection thématique miniature. Me déplace partout. Simar - BP172 - B4800 Verviers. Tél.: 00 32 87 33 31 28, 007@portima.be, Belgique.



Ventes Docs-Automobilia

Carnet de bord et service pour Étoile 6 et 7, Élysée, Montlhéry. Guide technique et pratique des Aronde TS modèles : planches, éclatés, textes. Prix : 50 € l'ensemble port inclus. Tél.: 05 49 45 13 20 (dépt. 86).

Catalogues Auto-Accessoires, av. Grande Armée Paris : 1 édition de 1922, 112 pages, 1 édition de 1927, 37 pages, 1 édition de 1929, 192 pages, 1 édition de 1960, 37 pages. Prix : 40 € pièce. Tél.: 05 49 45 13 20 (dépt. 86).

Documentation sur moteur fixe CL Conord F3. Tél.: 06 11 22 78 53 (dépt. 35).

Magazines lot de 237, Gazoline, en bon état, n° 17, 18, 20, 25, 29, 31 à 59, 60 à 88, 91, 92, 94 à 153, 155 à 165, 169 à 199, 201 à 219, 221 à 224, 226 à 248, 250 à 254, 256 à 259, 264. Hors séries n°2, 3, 4, 6, 16, 21, 22, 32, 40 et 2, 3 et 4. Faire offre. Tél.: 06 85 27 86 20, erick.bersot@orange.fr (dépt. 91).

Magazines lot de 25 Rétro Passion, en bon état n°3, 4, 13, 16, 17, 20, 22, 26, 39, 40, 53, 69, 95, 97, 98, 108, 134, 177, 178, 187, 216, 229, 230. Faire offre. Tél.: 06 85 27 86 20, erick.bersot@orange.fr (dépt. 91).

Magazines lot de 36, Automobilia, en bon état, n°1 à 8, 10 à 12, 14, 16, 19 à 21, 25 à 30, 33, 34, 36, 37, 54, 61, 79 et Hors-séries n°2 à 5, 8, 19, 22. Faire offre. Tél.: 06 85 27 86 20, erick.bersot@orange.fr (dépt. 91).

Magazines lot de 44 Ruoteclassiche en bon état, n°17, 18, 26, 28 à 33, 47, 60, 68, 72, 73,76, 80, 85, 87, 103, 116, 119, 132, 137, 182, 189 à 192, 195, 196, 201, 204, 206 à 208, 210, 211, 220, 225, 259, 295, 304, 307, 333 + ''50 Prova su strada''.

DÉPOSEZ VOS PETITES ANNNONCES : annonces.gazoline.net

ou remplissez la grille ci-dessous et renvoyez-la à **Groupe Hommell/Gazoline - Service Petites Annonces - Les Ecluses 28, quai Galliéni 92150 Suresnes - Tél. : 01 84 02 98 82**

NOUVELLE ADRESSE !

ATTENTION : NOS ANNONCES NE CONCERNENT QUE LES VEHICULES OU PIECES DE PLUS DE 20 ANS

1 PA texte Gratuit

SANS PHOTO

Offre réservée exclusivement aux particuliers et limitée à 5 ANNONCES par numéro si vous n'êtes pas abonné ou à 10 ANNONCES pour les abonnés

1 PA texte

AVEC PHOTO

VOUS ÊTES ABONNÉ 7€

VOUS N'ÊTES PAS ABONNÉ 10€

Règlement par chèque à l'ordre de : **HB Publications**

❍ Vente auto	❍ Achat auto	❍ Vente moto	❍ Achat moto	❍ Vente pièces
❍ Achat pièces	❍ Utilitaires	❍ Caravane	❍ Remorque	❍ Tracteur
❍ Echange	❍ Jouets / miniatures	❍ Doc / Automobilia	❍ Divers	❍ Emploi

NUMERO ABONNE

■ PA SANS PHOTOS (GRATUIT) ■ PA PHOTO ABONNÉS (7€) ■ PA PHOTO NON ABONNÉS (10€)

MARQUE..... MODELE..... ANNEE.....

Nom Prénom

Adresse

CP Ville Tél

Mail

☐ Je certifie sur l'honneur être un particulier et ne pas faire commerce de vente ou d'achat de pièces, voitures, motos... (à cocher obligatoirement pour bénéficier des photos)
☐ J'accepte de bénéficier par email des offres spéciales proposées par les sociétés du groupe Hommell (SFEP, SOTECA, SEAL, HB PUBLICATIONS, MILLE MILES)
☐ J'accepte de bénéficier par email des offres des partenaires sélectionnés par SFEP (partenaires dans le domaine télévision, automobile, histoire, santé, sports et loisirs)

Gazoline est édité par la société HB PUBLICATIONS, filiale de SFEP situées à Les Écluses 28, quai Gallieni à Suresnes (92150). HB PUBLICATIONS et SFEP sont responsables conjoints du traitement et collectent des données aux fins de publication de votre annonce dans le magazine et sur le site internet. Si vous ne fournissez pas l'ensemble des champs mentionnés ci-dessus, nous ne pourrons pas procéder à la diffusion de votre annonce. Vos données postales sont susceptibles d'être transmises à nos partenaires commerciaux. Si vous ne souhaitez pas que vos données soient communiquées à ces destinataires, cochez cette case : ☐ Vous pouvez exercer vos droits d'accès, de rectification, de limitation, de portabilité, d'opposition, d'effacement et définir vos directives post-mortem à l'adresse mail du délégué à la protection des données : dpo@hommell.com ou à l'adresse postale (Groupe Hommell - Délégué CNIL, Les Écluses 28, quai Gallieni 92150, SURESNES en justifiant de votre identité.

Faire offre. Tél.: 06 85 27 86 20, erick.bersot@orange.fr (dépt. 91).

Manuels entretien pour Renault 5, R12, R18, R20, R9, Clio. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

Revues Auto Rétro 48 premiers numéros (n°1 d'origine pas de réédition) manque les n°6, 9, 40, 43 avec 4 reliures. Prix : 100 € le lot + port. Tél.: 02 43 33 35 91 (dépt. 22).

RTA 201, 202, 302, 401, 402, 601, 203, 403, 404, 204C, 304, 504, 505, 604, 605, Panhard, Fiat, Ford, Opel, Volvo, Alfa Romeo, Austin, Micra, Lada, Saab, toutes américaines. Tél.: 07 88 04 88 37 (dépt. 88).

RTA Citroën B2, B10, B14, Rosalie, Tration 11, 11 D, 15, 2 CV, Ami 6, Ami 8, Dyane, M15, Tub, CX, BX, GS, iD, DS, J5, J7, J9, Simca 5, 6, 8, 1000, R1, R2, 1100, 1200, 1300, 1500, Horizon, Bagheera, Aronde, P60, Ariane, Chambord, Versailles, Marly. Tél.: 07 88 04 88 37 (dépt. 88).

RTA Jeep, GMC, Dodge, Diamont, Delahaye, Munga, Lada, Land, Discovery, UMM, Suzuki, Santana, Xtrail, Frontera, Renegade, Pajero, Méhari, Fiat Panda, 4x4 toutes RTA dispo. Tél.: 07 88 04 88 37 (dépt. 88).

Achats Docs-Automobilia

Catalogues publicités, affiches, calendriers, revues, livres sur auto, moto, cyclo, bateau. Me déplace partout. Simar - BP172 - B4800 Verviers. Tél.: 00 32 87 33 31 28, 007@portima.be, Belgique.

Ford Capri MK1 GT de 1970 : documents de démontage du tableau de bord. Tél.: 06 50 19 88 42 (dépt. 22).

Divers

AUTORADIOS

Vends autoradio années 1980 + haut-parleurs d'époque + vieux autoradios années 70 avec ou sans cassette + équaliseur, ampli, cassette Fuji, équaliseur Tokay. Prix : 40 €. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

ENSEIGNES

Vends enseigne lumineuse Volvo Trucks double face, dimensions 140 x 140, ex-garage PL, une face endommagée avec éléments à recoller, à prendre sur place. Faire offre. Tél.: 06 63 41 86 94 (dépt. 44).

Vends enseigne umineuse BP lubrifiants, dimensions 140 x 140 en bon état. À prendre sur place. Prix : 180 €. Tél.: 06 63 41 86 94 (dépt. 44).

INSIGNES

Abarth 1960 : insigne originale d'époque. Faire offre. Tél.: 06 18 28 37 37 (dépt. 28).

OUTILLAGE

Vends chalumeau Oxy acety neuf, 1 chauffeur, 1 chalumeau découpeur + 10m de tuyau. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

Vends chalumeau Pyrocopt G1SAF, chalumeau Autoflam Castolin Eutectif état neuf, filière manuelle ajustable à cliquet Virax, à peignes Rotax 50, coupe tubes acier 1/2 2 p Virax rapide. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Vends cisaille Vernet, très bon état, poids : 69 kg. Prix : 150 €. Tél.: 06 85 30 35 09 (dépt. 33).

Vends équerre carrosserie, vériin carrossier avec accessoires + support de presse Facom, 2 étaux de forgeron 1 pied Mordag 130 GT 190. Tél.: 03 27 74 00 56 (dépt. 59).

Vends lot de marteaux pour chaudronnier carrossier, limes, scies, forets, tarauds, disques émeri cisailles + divers outils. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

Vends outillage toutes époque standard et spécifique pièces mécanique et carrosserie (ancien garagiste). Tél.: 04 90 70 62 24, le soir (dépt. 84).

Vends outillages pneumatiques perçeuses meuleuse 3200 tr/mn, perceuse droite, pistolet tournevis meuleuse enrouleur 10 m, aspirateur bonbonne. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

Vends perçeuse à colonne sur établi de collection années 30/40, St des Forges Modernes Noël Frère Bordeaux. Prix : 250 €. Tél.: 06 85 30 35 09 (dépt. 33).

Vends petit groupe électrogène, sortie de prise monophasée, monté sur moteur Bernard, deux prises. Prix : 100 €. Tél.: 06 18 45 17 42 (dépt. 49).

Vends poste à soudure à l'arc, neuf. Prix : 100 €. Tél.: 06 70 79 66 37 (dépt. 95).

Vends pour collection garage ou autre, ancien banc de contrôle, marque Hofmann motortester normande électronique poids 50 kg ressemble au bac Sourieau. Tél.: 06 81 80 11 51 (dépt. 51).

TISSUS, VÊTEMENTS

Vends 2 pantalons noirs, style Barbour huilés noir, idéal manifestations hivernales, état neuf jamais portés, doublés matelassés, 1 TS et 1 TXL, tailles élastiques et zip côté, pattes d'éph, et pressions cuivre pour les 2. Prix : 45 € les deux. Tél.: 06 22 01 25 01, serge chanel@aol.com (dépt. 73).

Vends blouson en cuir vieilli kaki/gris anthracite T54, doublure matelassée, neuf, jamais porté, idéal manifestations rétro. Prix : 40 €. Tél.: 06 22 01 25 01, sergechanel@aol.com (dépt. 73).

Vends pantalon bleu, blouse, blouson, chemisette de travail, neufs, T42, 44. Vds gants de cuir résistant à l'eau et au feu, neufs. Tél.: 06 19 54 54 51 (dépt. 78).

Vends veste longue en cuir vieillie T52, bon état. Prix : 35 €. Tél.: 06 22 01 25 01, sergechanel@aol.com (dépt. 73).

AUTRES

Achète sur auto-moto timbres-poste et disques vinyles 33 et 45 tours. Me déplace partout. Simar - BP172 - B4800 Verviers. Tél.: 00 32 87 33 31 28, 007@portima.be - Belgique.

Contact recherche une personne pour pose d'un ciel de toit sur Renault 4 CV avec toit ouvrant. Tél.: 06 43 33 53 57 (dépt. 95).

Recherche une paire de meule de 300 pour moulin à farine Rexit M11. Tél.: 06 78 99 75 85 (dépt. 24).

Vends bouteilles gaz oxygène acétylène. Tél.: 07 88 04 88 37.

Vends pompe à eau Warsop avec moteur Bernard année 1960. Prix : 50 €. Tél.: 05 55 72 12 15 (dépt. 19).

Vends huile spéciale antibruit pour boîtes de vitesses et ponts bruyants, très efficace. Faire offre. Tél.: 05 61 67 64 56 (dépt. 09).

DONNE

Renault Rodeo 6 2b de 1976, le châssis est corrodé, je donne avec une R6 en bonne partie démontée avec châssis bon état. Je n'ai pas la carte grise. Données en l'état. Les 2 voitures sont à prendre entières sur plateau. Tél.: 06 78 83 76 17 (dépt. 30).

Texte et photos **Stéphane Guillou**

LES NOUVEAUTÉS DU MOIS

Aston Martin DB5

Nom du fabricant : Corgi - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** CC04312 - **Matière :** zamak - **Couleurs :** argent métallisé - **Parties ouvrantes :** toit - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** James Bond dans *Goldfinger* - **Prix :** 32 euros.

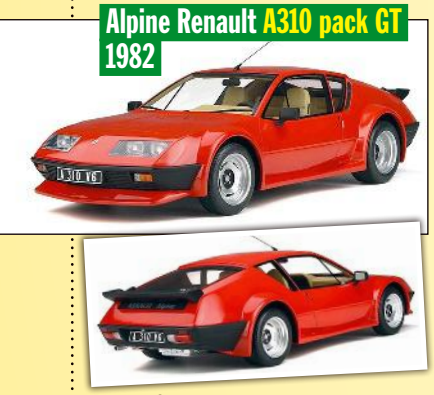
Le partenariat entre Aston Martin et la série James Bond a débuté en 1964 avec le légendaire DB5 de *Goldfinger*. En août 2018, Aston-Martin et EON Productions (la société de production des James Bond) ont annoncé une collaboration unique dans le cadre de laquelle le constructeur produirait 25 nouvelles Aston Martin DB5 Goldfinger dotées des mêmes gadgets que celle du film. Corgi en profite pour diffuser cette plus accessible DB5 coulée sous pression qui comprend, comme l'originale, des béliers, des mitrailleuses, un pare-balles arrière et un siège passager "éjectable" en état de fonctionnement.

Chevrolet Bel Air 1955

Nom du fabricant : Revell - **Echelle :** 1/25 - **Réf. :** 07686 - **Matière :** ABS - **Couleurs :** rouge et blanc - **Parties ouvrantes :** capot moteur - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** pace car Indy 500 1955 - **Prix :** 29,20 euros.

Cette version pace car Indy 500 de 1955 a déjà été diffusée en 1985 par Monogram sous la référence 85-2496. La revoici via Revell dans un nouveau boîtage. La décoration est celle de la 39e édition des 500 miles d'Indianapolis. Cette maquette est composée de 133 pièces. Vendue sans peinture et sans colle, elle offre un capot ouvrant sur une superbe reproduction du fameux V8. Côté aménagement intérieur, là aussi, la finition est sans reproche.

Alpine Renault A310 pack GT 1982



Nom du fabricant : Ottomobile - **Echelle :** 1/12 - **Réf. :** G042 - **Matière :** résine - **Couleurs :** rouge corail - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** non - **Prix :** 129,90 euros.

En 1982, Alpine Renault propose un pack GT pour son A310. Il est composé d'ailes élargies, d'un spoiler et d'un aileron arrière imposant en mousse. Les jantes alu passent en 15 pouces avec pneus avant en 225 et arrière en 285. Avec son moteur 6 cylindres, l'A310 pack GT dispose de performances de premier plan. Ottomobile la commercialise au 1/12 à 999 exemplaires dans un rouge corail qui lui va parfaitement bien. Le soin apporté à la finition bénéficie particulièrement à l'aménagement intérieur, plus vrai que nature.

Bedford SB3 cinéma mobile 1967

Nom du fabricant : AutoCult - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** 10004 - **Matière :** résine - **Couleurs :** blanc et bleu - **Parties ouvrantes :** toit amovible - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** essuie-glaces - **Décorations :** Production Engineering Research Association (PERA) - **Prix :** 139 euros.

Au milieu des années 60, le ministère de la Technologie britannique se fixe pour objectif de promouvoir les nouvelles techniques de production. Il décide d'aller à la rencontre des entreprises et de les informer des innovations et de l'actualité du marché local grâce à des conférences et des projections de films. Pour réaliser ces séances mobiles, sept camions de promotion avec remorque sont commandés en 1967. 24 fauteuils permettaient aux invités de découvrir les nouveautés économiques sur un écran de cinéma situé à l'arrière. La miniature d'AutoCult est très réaliste.

BMW 326

Nom du fabricant : Brekina - **Echelle :** 1/87 - **Réf. :** 24557, 24558 et 24559 - **Matière :** ABS - **Couleurs :** bordeaux et crème, vert foncé et vert pâle, bleu et crème - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** non - **Prix :** 15,20 euros.

La 326 a été la première quatre portes produite par BMW. Elle offrait un design innovant et, malgré son prix relativement élevé, le succès fut au rendez-vous. Brekina propose trois coloris inédits : bordeaux et crème (réf. 24557), vert foncé et vert pâle (réf. 24558) et bleu et crème (réf. 24559). Pas de partie ouvrante sur ces miniatures qui manquent de finesse au niveau des essuie-glaces, mais dont les éléments chromés sont réalisés en tampographie.

Citroën Type HY tôlé

Nom du fabricant : Solido - **Echelle :** 1/18 - **Réf. :** S1850029 - **Matière :** zamak et châssis

Ford Escort RS 1800 MkII

Nom du fabricant : Minichamps - **Echelle :** 1/18 - **Réf. :** 155778706, 155788709 et 155838714 - **Matière :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** bleu et blanc, bleu clair et noir, rouge et blanc - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** rallye de l'Acropole 1977 (n°6), RAC Rally 1978 (n°9) et Haspengouw Rally 1983 (n°14) - **Prix :** 104,95 euros.

Minichamps diffusera 300 exemplaires de la voiture gagnante du rallye de l'Acropole 1977 (n°6). Celle qui a couru le RAC Rally 1978 (réf. 155788709) ne fait pas l'objet d'une série limitée, la troisième du Haspengouw Rally (en

Jaguar Type E Lightweight 1963

Nom du fabricant : AutoArt - **Echelle :** 1/18 - **Réf. :** 73648 et 73649 - **Matière :** composite et zamak - **Couleurs :** vert anglais et blanc cassé - **Parties ouvrantes :** portières, capot, coffre et hard top amovible - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** coursifiée - **Prix :** 204,95 euros.

Voici la réplique de Jaguar aux Ferrari 250 GT. Au programme : une ligne inspirée par la Type D, une cure d'allègement et une coque entièrement constituée d'aluminium. Elle demeure un modèle emblématique et très recherché de nos jours. Auto Art a donc tapé dans le mille en proposant cette version mythique qu'il nous offre en composite et sous deux finitions : vert (réf. 73648) et blanc cassé (réf. 73649). Cette miniature est entièrement ouvrante : portières, capot avant, coffre et même le hard top, qui peut être retiré. On apprécie le soin apporté aux détails, notamment la reproduction du six cylindres ou l'aménagement intérieur.

Lancia Delta HF Integrale 8V

Nom du fabricant : BBR - **Echelle :** 1/18 - **Réf. :** BBRC1839 - **Matière :** résine - **Couleurs :** rouge - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** antenne - **Décorations :** rallye de San Remo 1989 (n°1) - **Prix :** 265,35 euros.

Seuls 200 exemplaires de cette Delta HF seront commercialisés dans cette version gagnante du rallye de San Remo 1989 portant le n°1. Elle était pilotée par l'équipage italien Biasion/Siviero. Une auto déjà proposée chez Sunstar (réf. 3105) au 1/18 et au 1/43 chez Altaya, Racing 43, HPI, Ixo et Vitesse. Ceux qui veulent du très beau accueilleront avec joie cette miniature artisanale italienne.

plastique - **Couleurs :** bleu et blanc - **Parties ouvrantes :** portières avant et arrière haute - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** E. Leclerc - **Prix :** 34,95 euros (+ frais de port potentiels).

Le magasin E. Leclerc de Saints-Geosmes, dans la Haute-Marne, a fait réaliser une série limitée à 1 000 unités du HY actuellement exposé dans sa galerie marchande. Ce centre commercial très dynamique a fait restaurer ce Citroën qui lui sert de food truck. Un exemplaire de cette reproduction a été offert au personnel et le reste est proposé à la vente dans le magasin. Vous pouvez contacter directement le responsable du rayon bazar, M. Anthony Jobard, au 03 25 87 25 62 ou par mail à : respbazar.Soladi@scapalsace.fr.

Fiat 238 tôlé

Nom du fabricant : Brekina - **Echelle :** 1/87 - **Réf. :** 34461 - **Matière :** ABS - **Couleurs :** bleu foncé - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** Motobécane service course - **Prix :** 15,20 euros.

Le service course de Motobécane a bien utilisé un Fiat 238 tôlé, mais son coloris était beaucoup plus clair que celui proposé par Brekina. Certaines décorations sont de trop (logos sur les portes) ou manquantes (comme le n° de téléphone : 8.45.27.54). Quoi qu'il en soit, les amateurs de cette marque de mobylettes seront heureux de pouvoir acquérir cette miniature réduite 87 fois avec décoration tampographiée et sans partie ouvrante. Dommage, par contre, pour les essuie-glaces imprimés en tampographie !

Ford A 1929

Nom du fabricant : AutoCult - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** 01008 - **Matière :** résine - **Couleurs :** bleu - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** Benito Juarez 1934 (n°19) - **Prix :** 99,95 euros.

En octobre 1934, un prix de 1 000 pesos argentins remis au gagnant de la course Benito Juarez suscite l'intérêt d'un homme de 23 ans, Juan Manuel Fangio. Ce jeune inconnu a juste un petit souci : il ne possède pas de voiture. La seule solution est d'en emprunter une, remporter l'épreuve, empocher les 1000 pesos et rendre l'auto à son propriétaire. La victime est rapidement trouvée : M. Bianculli, chauffeur de taxi, qui transportait alors ses passagers dans une Ford A de 1929. Fangio modifie la Ford et s'engage dans la compétition avant d'abandonner à la suite d'une panne moteur. Cette auto bleu laqué au numéro 19 serait passée inaperçue si Juan Manuel Fangio n'était pas devenu l'un des plus grands pilotes de tous les temps. Aujourd'hui, son patrimoine, dont la Ford A, est exposé au musée de Buenos Aires. AutoCult nous en offre 333 exemplaires. Comparée à la vraie, rien ne manque sur cette miniature en résine.

Ford Cortina Lotus Mk2 FVA Gr. 5 1967

Nom du fabricant : Vanguards - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** VA04118 - **Matière :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** blanc et vert - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** essuie-glaces - **Décorations :** Brands Hatch (n°112) - **Prix :** 32 euros.

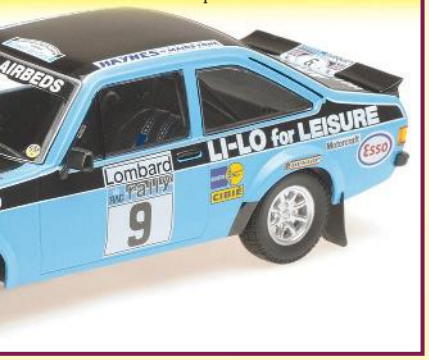
La voiture réduite ici au 1/43 était destinée, à l'origine, à la flotte des véhicules de presse de chez Ford. Elle est retournée dans les nouvelles installations de Lotus, à Hethel, où elle subira pas mal de modifications mécaniques. Sur cette miniature, Vanguards a reproduit le moindre détail de l'auto originale, et le résultat est saisissant de réalisme. Bravo également pour les essuie-glaces en photodécoupe et les phares à effet diamant.

Monteverdi 375 S High Speed

Nom du fabricant : Avenue 43 - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** 60046 - **Matière :** résine - **Couleurs :** marron foncé métallisé - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** entourages de vitres, essuie-glaces et rayons des jantes - **Décorations :** non - **Prix :** 90,95 euros.

La Monteverdi High Speed est une gamme de voitures de luxe construites par Monteverdi entre 1967 et 1970. L'auto était assemblée à Bâle, en Suisse, et comptait parmi ses rivales la Jensen Interceptor (1966) dont la carrosserie est le fruit d'une collaboration entre les Italiens Touring et Vignale. Elle était équipée d'un moteur V8 Chrysler. On estime que 25 exemplaires en ont été produits, dont une dizaine sont encore en circulation de nos jours. Bravo à Avenue 43 pour cette parfaite reproduction.

Belgique) portant le n°14 non plus. Ces trois versions coursifiées sont disponibles en version jour, comme en témoignent leurs phares additionnels garnis de protections. Les décorations sont tampographiées, mais on ne relève aucune partie ouvrante.



Mercedes-Benz 150H Sport Limousine 1934

Nom du fabricant : AutoCult - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** 07015 - **Matière :** résine - **Couleurs :** rouge - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** essuie-glaces et étoile sur capot - **Décorations :** 2 000 km d'Allemagne - **Prix :** 99,95 euros.

Voici l'une des six voitures des 2 000 km d'Allemagne, parfaitement reproduite, à l'image de l'étoile Mercedes sur le capot avant. Rien n'a été laissé au hasard, chaque détail ayant été impeccablement réduit. La type 150 de Mercedes-Benz de 1934 avait pour principale caractéristique le moteur placé derrière les deux sièges avant.

Mercedes-Benz 300 SEL 6.8

Nom du fabricant : Minichamps - **Echelle :** 1/18 - **Réf. :** 155723401 - **Matière :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** rouge - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** étoile sur calandre et grille de calandre - **Décorations :** 24 Heures du Nürburgring 1972 (n°1) - **Prix :** 104,95 euros.

Cette Mercedes-Benz préparée par AMG et pilotée par l'équipage allemand Heyer/Betzler fut contrainte à l'abandon après avoir été qualifiée en quatrième position des 24 Heures du Nürburgring. Une édition qui verra 20 voitures (sur 99) classées à l'arrivée. La reproduction de Minichamps est parfaite, la décoration tampographiée et l'étoile sur la calandre en métal photodécoupé contribuant au réalisme, tout comme la grille de calandre.

Nissan Skyline RS Turbo Super Silhouette 1982

Nom du fabricant : AutoArt - **Echelle :** 1/18 - **Réf. :** 88276 - **Matière :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** rouge - **Parties ouvrantes :** portières, face avant et coffre amovible - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** non - **Prix :** 204,95 euros.

La Nissan Skyline RS Turbo Silhouette est apparue en 1982 dans la série Super Silhouette du groupe C. Ce fut l'un des véhicules les plus populaires de l'histoire de la compétition japonaise. Elle disposait d'une carrosserie légère de 1 005 kg assemblée à un moteur de 570 ch. La miniature d'AutoArt est composée de plus de 300 pièces et propose deux portières fonctionnelles, tout comme la direction. La partie avant (capot et ailes) et le coffre arrière sont amovibles. L'aménagement intérieur est d'un réalisme impressionnant.

Opel Commodore B GS/E 1977

Nom du fabricant : Ottomobile - **Echelle :** 1/18 - **Réf. :** OT668 - **Matière :** résine - **Couleurs :** bleu lac - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** non - **Prix :** 59,90 euros.

A l'échelle 1, l'Opel Commodore B pouvait recevoir deux moteurs : le 2,5 litres et le 2,8 litres, pour une puissance variant de 115 à 160 ch, accouplés soit à une boîte manuelle quatre rapports, soit à une boîte auto trois rapports permettant de rouler à 200 km/h. Deux carrosseries étaient au catalogue : une berline quatre portes et un coupé. Ce dernier offrait à quatre passagers la possibilité de voyager confortablement, et ce en dépit d'un pont arrière rigide et d'une sellerie un peu rugueuse. On apprécie les détails de cette miniature, à l'image des longues portées.

Opel Manta B Prototype 3 1972

Nom du fabricant : Avenue 43 - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** 60025 - **Matière :** résine - **Couleurs :** rouge foncé métallisé - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** entourages de vitres et logos - **Décorations :** non - **Prix :** 97,95 euros.

La reproduction proposée est la parfaite réplique de l'auto visible au musée Opel de Rüsselsheim, en Allemagne. Ce prototype de 1972 était une maquette, ce qui explique l'absence d'essuie-glaces et un aménagement intérieur spartiate. Voilà une bonne occasion de se remémorer le riche passé de cette marque allemande créée en 1899 et propriété de Peugeot depuis 2017. Bravo pour la qualité de finition.

Porsche 356 pré-A 1953

Nom du fabricant : Solido - **Echelle :** 1/18 - **Réf. :** S1802801 et S1802802 - **Matière :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** crème et gris métallisé - **Parties ouvrantes :** portières - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** Carrera Panamericana 1953 (n°200) - **Prix :** 39 euros.

La 356 pré-A est homologuée en 1948. Dotée d'une robe en aluminium pour réduire le poids, elle dispose du moteur à plat de la VW Coccinelle placé en position centrale arrière. Sa présentation a lieu au Salon de Genève 1949. Solido diffuse la Porsche 356 engagée en 1953 dans la célèbre course Carrera Panamericana (réf. S1802801) et une version civile (réf. S1802802) en gris métallisé. Notons les deux portières ouvrantes et la direction fonctionnelle.

Porsche 928 1977

Nom du fabricant : Revell - **Echelle :** 1/16 - **Réf. :** 07656 - **Matière :** ABS - **Couleurs :** au choix - **Parties ouvrantes :** capot moteur - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** non - **Prix :** 44,70 euros.

La Porsche 928 a été lancée en 1977. Pour réduire son poids, les portes, le capot et les ailes ont été fabriqués en aluminium. La voiture de tourisme allemande prévue à la base pour répondre aux nouvelles normes américaines était luxueusement équipée côté aménagement intérieur, avec par exemple un excellent poste de radio/K7 siglé Porsche bien présent sur notre maquette. Les jantes de la miniature sont chaussées de pneus en caoutchouc très réalistes.

Sabra Sport Roadster 1962

Nom du fabricant : AutoCult - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** 05027 - **Matière :** résine - **Couleurs :** rouge - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** entourages de vitres, essuie-glaces et jantes à rayons - **Décorations :** non - **Prix :** 99,95 euros.

Dans les années 50, Itzhak Shubinski crée la marque Sabra et signe un accord de coopération avec le constructeur automobile britannique Reliant qui donne naissance au roadster sportif Sabra Sport. Le museau au design caractéristique avec ses feux avant encastrés démarque la voiture de ses concurrentes. Elle entre en production à l'été 1961. Mais le succès du roadster se fait attendre et la fabrication est stoppée en 1968, après seulement 379 unités écoulées. Merci à AutoCult d'avoir pensé à faire revivre cette marque oubliée.

Talbot Lago T26 Grand Sport Coupé 1949

Nom du fabricant : AutoCult - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** 02019 - **Matière :** résine - **Couleurs :** noir - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** entourage de pare-brise, essuie-glaces, entourage de lunette arrière - **Décorations :** non - **Prix :** 99,95 euros.

Carrossé par Figoni & Falaschi, ce magnifique coupé fut commandé par le roi des "fermetures à glissière" : M. Fayolle. D'ailleurs, le capot avant était orné d'une ligne de séparation composée de bandes de chrome placées horizontalement. Il a été présenté pour la première fois au concours d'Elégance de Pebble Beach en 2018, soit 70 ans après sa naissance. Sa reproduction en miniature est parfaite.

Volkswagen Type 2 camping-car

Nom du fabricant : Vanguards - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** VA08102 - **Matière :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** bleu et blanc - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** essuie-glaces - **Décorations :** non - **Prix :** 32 euros.

Ce Combi Type 2 appartient à Steve Smith, membre actif du Split Screen Van Club. Il vit dans le West Midlands et a acheté ce camping-car en 2011. Dommage que la miniature ne dispose pas de parties ouvrantes et que les essuie-glaces soient gravés plutôt que rapportés.

OM Unic

Nom du fabricant : Brekina - **Echelle :** 1/87 - **Réf. :** 34627, 34628 et 34629 - **Matière :** ABS - **Couleurs :** variées - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** Motobécane, Orangina et EDF/GDF - **Prix :** 15,20 euros.

Voici trois décorations de l'Unic que l'on pourrait avoir vu en France, mais qui sont loin d'être toutes réalistes. Un véhicule de livraison Motobécane (réf. 34627) peint en blanc, une variante Orangina (réf. 34628) également blanche et une version totalement fausse dans ce coloris bleu clair (réf. 34629) qui ne ressemble en rien au bleu EDF/GDF. Les bâches sont inamovibles et les rétroviseurs extérieurs sont à monter par vos soins.

DISTRIBUTEURS

AutoCult et **Avenue 43** (**GE-MINI**) : 04 74 03 52 28.
AutoArt, **BBR & Minichamps** : T2M au 03 8729 25 20.
Solido (**Momaco**) : 01 43 76 44 15 ou 02 97 70 45 35.
Revell : 03 80 54 13 13.
Ottomobile : 04 93 20 37 95.
Scalextric : 06 86 87 56 75.
Vanguards, **Scalextric et Corgi France** : Hornby France, Le Trèfle, 31 bis rue des Longs Prés, 92100 Boulogne-Billancourt.

FORMULE 1
EN DEMONSTRATION SUR LE CIRCUIT

27ème

VENTE DE MAGAZINES
au 2e étage du Manoir de l'Automobile

Autobrocante Festival

DU MANOIR DE L'AUTOMOBILE - LOHÉAC 35

Samedi 5 et dimanche 6 octobre 2019

40 ans
de la **Victoire Renault** en **F1** avec le **moteur turbo**
1979 / 2019

13ème Réunion de R4
58 ANS

Des Amphibies sur l'étang

Parking «Voitures de Collection» à l'entrée du Circuit de rallycross

Pièces détachées, bourse d'échange autos-motos, voitures et motos de collection, maquettes, modèles réduits, photos, livres, journaux, curiosités... EXPOSITION DE VOITURES

PRIX DES ENTRÉES : **Adultes :** 12 euros, **Enfants de 10 à 16 ans :** 8 euros, **Entrée pour 2 jours :** 15 euros - **Gratuit jusqu'à 10 ans,**
Le prix d'entrée comprend la visite du Musée et l'accès à la Brocante

PARKING GRATUIT - RESTAURATION SUR PLACE : LE RESTAURANT DES ÉCOLES / LE RELAIS DES ARACADIERS
Galette, saucisses, frites, sandwichs et buvette sur le site. Pain de campagne, Vieux Cantal, bolées de cidre Fermier au Bar du Manoir

Manoir de l'Automobile, route de Lieuron, 35550 LOHEAC - Tél. : 02 99 34 02 32
OUVERT de 9h à 19H

Question de génération(s)

Par Jean-Luc Delvaux

www.mcda.com
MEHARI CÔTE D'AZUR
MCDA
www.MCDA.com 04 94 28 53 53
Spécialiste pièces Détachées Méhari - 2CV - Dyane - Ami
831 Avenue des Bousquets - ZAC des Bousquets 83390 CUERS
MEMBRE CLUB
-13%
Valable 12 Mois
Nouveaux Avantages Membre Club
Le Club -13% SUR TOUT NOTRE CATALOGUE
Le Club -18% SUR TOUTE LA SELLERIE
Le Club -18% SUR TOUT L'ÉCHAPPEMENT
Le Club -18% SUR TAPIS, FEUTRINE, INSONORISANT
Le Club 1ÈRE LIVRAISON OFFERTE (HORS VOLUME ET PROMOTIONS) EN FRANCE MÉTROPOLITAINE ET EN CORSE
LIVRAISON OFFERTE À PARTIR DE 600€ (HORS VOLUME) EN FRANCE MÉTROPOLITAINE ET EN CORSE
Le Club -19% SUR TOUT L'ÉCLAIRAGE
Le Club -21% SUR TOUT LE FREINAGE
Le Club -23% SUR TOUT LES JOINTS
2019
Catalogue Pièces de Rechange
www.mcda.com
Catalogue 2019 Disponible
(Envoi gratuit)
30 Ans de Passion
Depuis 1988
Nouveautés, Prix Compétitifs, Nouvelle Gamme, et bien d'autres encore vous attendent !!!

Classic Car Sellerie
Spécialiste Intérieurs Voitures Anciennes
NOUVEAUTÉ
NOUVEAUTÉ
HONDA
SELLES POUR MOTOS ANCIENNES
CONTACTEZ NOUS
TISSUS PEUGEOT GTI
Contact : Roman Roger
831 Avenue des Bousquets 83390 Cuers - Tél : 06.58.76.88.75 - email : roger.r@mcda.com
www.classiccarsellerie.com

ELF HTX Classic cars, la gamme de lubrifiants pour les véhicules classiques dans des bidons collectors

ELF HTX Classic cars se compose de quatre familles de produits avec HTX Collection, HTX Prestige, HTX Generation et HTX Chrono. ELF répond ainsi aux attentes des propriétaires exigeants de voitures classiques, avec un produit de qualité, fruit de son expertise et unique en son genre.

Les lubrifiants ELF sont synonymes de **passion**, de **performance** et de **technologie**. Avec la nouvelle gamme HTX Classic cars, ELF s'adresse aux amoureux des voitures classiques et de collection avec des huiles spécifiquement développées pour répondre aux exigences de ces modèles.

Retrouvez-nous sur www.lubrifiants.elf.fr

elf

Une marque de TOTAL